



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 111]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, मार्च 26, 2015/चैत्र 5, 1937

No. 111]

NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 26, 2015/CHAITRA 5, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 20 मार्च, 2015

सं. टीएमपी/69/2014-एमओपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, पीपीपी मोड के तहत केपसाइज और मिनी केपसाइज पोत के लिए आंतरिक एवं बाह्य पहुंच चैनल को गहरा करने के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मुरुगांव पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/69/2014-एमओपीटी

मुरुगांव पत्तन न्यास

आवेदक

- (i) श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)
(ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

कोरम:

आदेश

(फरवरी 2015 के 25वें दिन पारित)

यह मामला पीपीपी मोड के तहत केपसाइज और मिनी केपसाइज पोत के लिए आंतरिक एवं बाह्य पहुंच चैनल को गहरा करने के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मुरुगांव पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन महापत्तनों में संशोधित परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2013 जारी किए हैं जोकि 9 सितम्बर 2013 से लागू किए गए हैं। उक्त दिशानिर्देशों के अनुसरण में, एमओपीटी ने एमओपीटी में पहुंच चैनल को गहरा करने के लिए अतिरिक्त पत्तन देयताएं निर्धारित करने हेतु विषय प्रस्ताव दाखिल किया है। विषय प्रस्ताव के संदर्भ में, संशोधित 2013 दिशानिर्देशों का खंड 2.2 नीचे दोबारा प्रस्तुत किया गया है:-

“प्रत्येक घटक/घटकों की श्रेणी और प्रत्येक सेवा/सेवा की श्रेणी अथवा सेवा या सेवाओं, जैसा भी मामला हो, का तालमेल के लिए संदर्भ प्रशुल्क (“संदर्भ प्रशुल्क”) संबद्ध महापत्तन से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर प्रत्येक पत्तन के लिए टीएमपी द्वारा निर्धारित किया जाएगा। ऐसे प्रस्ताव में प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क और “निष्पादन मानक” शामिल होंगे। संदर्भ प्रशुल्क 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन संबद्ध महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए उच्चतम प्रशुल्क होगा। यदि महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया हो अथवा संबद्ध महापत्तन न्यास में घटक विशेष के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता हो तो संबद्ध महापत्तन न्यास को किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किसी अन्य प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव कर सकता है जोकि विस्तृत और पर्याप्त औचित्य देते हुए उस घटक के लिए पर्याप्त प्रतिनिधि है। संदर्भ प्रशुल्क अंगीकृत करते समय, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के अधीन निर्धारित प्रशुल्क डब्ल्यूपीआई वार्षिक के 60 प्रतिशत की सीमा तक बढ़ाया जाएगा, जैसाकि 2008 दिशानिर्देशों के अधीन टीएमपी के प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश में यथा निर्धारित वर्ष के 1 जनवरी और अनुवर्ती प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच की

अवधि के लिए उक्त दिशानिर्देशों में दिया गया है जब प्रश्नाधीन परियोजना विशेष के लिए संदर्भ प्रशुल्क अधिसूचित किया जा रहा हो। प्रस्ताव प्राप्त होने पर, टीएमपी प्राप्ति के 15 दिनों के भीतर संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानक अधिसूचित करेगा।”

इसके अलावा, संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.4 के अनुसार, यदि 2008 दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित कोई प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो पत्तन न्यास इस प्राधिकरण का रख कर सकता है और यह प्राधिकरण प्रस्ताव प्राप्त होने के 45 दिनों के भीतर 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांत लागू करते हुए प्रशुल्क निर्धारित करेगा।

3.1. एमओपीटी ने पीपीपी मोड के तहत अपने ईमेल दिनांक 23 दिसम्बर 2014 के कवर के अधीन साध्यता रिपोर्ट के साथ विषय प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। एमओपीटी द्वारा 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए 2013 के दिशानिर्देशों के अधीन दाखिल करने के लिए अपने प्रस्ताव में कही गई बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i) सरकार ने महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्कों के निर्धारण हेतु 2013 दिशानिर्देश जारी किए हैं। ये दिशानिर्देश निजी क्षेत्र की भागीदारी और पत्तन की अपनी परियोजनाओं के माध्यम से कार्यान्वयन के लिए ली गई किन्हीं परियोजनाओं के लिए लागू हैं।
- (ii) 2013 दिशानिर्देशों के अनुसार, संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा दी गई उपयुक्त वृद्धि के साथ 2008 दिशानिर्देशों के अधीन घटक के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क होगा। यदि 2008 दिशानिर्देशों के अधीन किसी घटक विशेष के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया हो तो निकटतम महापत्तन में उच्चतम प्रशुल्क पर विचार किया जाएगा। यदि यह भी उपलब्ध नहीं होता है तो 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांत लागू करते हुए निर्धारित किए जाते हैं।
- (iii) यह प्रस्ताव अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए 2008 दिशानिर्देशों पर आधारित है क्योंकि एमओपीटी अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यास में पीपीपी मॉडल के तहत केपिटल निकर्षण की कोई तुलनीय परियोजना नहीं है।

3.2. एमओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i) यह पत्तन कर्नाटक में स्थित स्टील और बिजली संयंत्रों की कोयले की जरूरतों को पूरा करने के लिए रणनीतिक रूप से स्थित है। इसका मुख्य उपयोक्ता, जेएसडब्ल्यू स्टील लगभग 7 मिलियन टन कोयला आयात करता है और तैयार किए गए लगभग 1 मिलियन टन स्टील उत्पादों का इसके पत्तन के माध्यम से निर्यात करता है। तथापि, उनकी कोयला आवश्यकता 15 मिलियन टन से अधिक है और एमओपीटी उनके स्टील संयंत्र के करीब होने के बावजूद कोयला आयात के लिए पूर्वी तट पर पत्तनों पर निर्भर रहना पड़ता है। जेएसडब्ल्यू के लिए कोयला आयात बर्थ सं. 6 में किया जाता है, जोकि साउथ वेस्ट पोर्ट लि0 (एसडब्ल्यूपीएल) द्वारा प्रचालित किया जाता है, और बर्थ सं. 7, अदानी पोर्ट टर्मिनल लि0 द्वारा प्रचालित किया जाता है। यदि केपसाइज पोतों के माध्यम से आयात किया जाता है तो कोयला आयातकों को मालभाड़े का काफी लाभ मिलता है।
- (ii) पड़ोस में निजी पत्तनों और अन्य महापत्तनों से बढ़ती प्रतिस्पर्धा को ध्यान में रखते हुए, एमओपीटी ने केपसाइज पोतों के लिए पहुंच चैनल को गहरा करने का निर्णय लिया है। बाह्य चैनल जोकि वर्तमान में (-) 14.40 मी0 तक निकर्षित किया गया है, को (-) 19.80 मी. तक गहरा किया जाना है और आंतरिक चैनल को (-) 14.10 मी. से (-) 19.50 मी. किया जाना है। इससे टाइड की किसी भी स्थिति में केपसाइज पोतों के नेविगेशन में सुविधा मिलेगी।
- (iii) लौह अयस्क के निर्यात अक्टूबर 2012 में माननीय उच्चतम न्यायालय आदेश द्वारा अधिरोपित इसके निर्यातों पर प्रतिबंध की वजह से रुके हुए हैं। अब इस प्रतिबंध से छूट दी गई है। तथापि, लौह अयस्क निर्यात अभी बढ़ाए जाने हैं। यहां तक कि, विश्वभर में लौह अयस्क की कीमतें कम हुई हैं। चूंकि लौह अयस्क बाजार लगातार हताशा में बना हुआ है और इसे ध्यान में रखते हुए कि लौह अयस्क निर्यातों के पूर्व उत्कर्ष को छूना संभव नहीं है, इसलिए केपसाइज पोतों के माध्यम से अयस्क का निर्यात प्रशुल्क के निर्धारण के प्रयोजन के लिए सुविचारित नहीं किया गया है। इसके अलावा, बर्थ सं. 9 जोकि एक समर्पित लौह अयस्क बर्थ है, केपसाइज पोतों के लिए तब तक गहरा नहीं किया जा सकता जब तक किसी प्रकार का सुदृढीकरण कार्य नहीं किया जाता है। इसलिए, इस अवस्था में, पत्तन बर्थ सं. 9 के सुदृढीकरण के लिए कोई निवेश करने की कोशिश नहीं कर रहा है। केपसाइज पोत बर्थ में आंशिक लदाई के बाद स्ट्रीम में ऊपर तक भरे जा सकते हैं, वह प्रक्रिया जो पहले अपनाई गई थी।
- (iv) 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार, राजस्व अपेक्षा प्रचालन लागतों और नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ का जोड़ है। पहुंच चैनल को गहरा करने के मामले में, पूंजी लागत में निम्नलिखित शामिल होंगे:-
 - (क) मोबिलाइजिंग संसाधनों की लागत
 - (ख) बाह्य चैनल को (-) 14.40 मी. से (-) 19.80 मी. करने की निकर्षण लागत
 - (ग) आंतरिक चैनल को (-) 14.10 मी. से (-) 19.50 मी. करने की निकर्षण लागत
 - (घ) डि-मोबिलाइजिंग संसाधनों की लागत

(v) पूंजी लागत:

सम्पूर्ण परियोजना के लिए कुल पूंजी लागत रु. 304.66 करोड़ है जिसमें बृहत् तौर पर निम्नलिखित शामिल हैं:-

(i)	निकर्षित की जाने वाली कुल मात्रा	14 मिलियन घ.मी.
(ii)	निकर्षित की जाने वाली चट्टान की मात्रा	0.15 मिलियन घ.मी.
(iii)	मोबिलाइजेशन लागत	रु. 25.00 करोड़
(iv)	डि मो. लागत	रु. 2.70 करोड़
(v)	साधारण मृदा में निकर्षण 13.85 मिलियन घ.मी. @ रु. 170/-	रु. 235.45 करोड़
(vi)	चट्टान में निकर्षण 0.15 मिलियन घ.मी. @ रु. 1800/-	रु. 27.00 करोड़
(vii)	कुल	रु. 290.15 करोड़

(vii)	जोड़े 5 प्रतिशत विविध लागत	रु. 14.51 करोड़
(viii)	सकल जोड़	रु. 304.66 करोड़

(vi) वार्षिक राजस्व अपेक्षा:

अतिरिक्त पत्तन देयताओं का प्रस्ताव करने के लिए प्रस्तावित परियोजना हेतु वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) नीचे परिकलित की गई है:-

क्र.सं.	विवरण	रु. करोड़ों में
(i)	आरओसीई @ 16%	48.75
(ii)	अनुरक्षण निकर्षण लागत (6.00 मिलियन घ.मी. का 70%) @ रु. 90/घ.मी.	37.80
(iii)	मूल्यह्रास @ 3.34%	10.18
(iv)	बीमा @ 1%	3.05
(v)	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	99.78

(vii) पहुंच मार्ग को गहरा करने के लिए अपेक्षित राजस्व अतिरिक्त पत्तन देयताओं के रूप में वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। अतिरिक्त पत्तन देयताएं जोकि पत्तन में आने वाले केपसाइज के पोतों से केवल प्रति जीआरटी आधार पर वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। ये केपसाइज पोत केवल विदेशी पोतों के लिए पूर्वानुमानित किए गए हैं। केपसाइज पोतों के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-

केपसाइज पोत	पोत पैरामीटर
केपसाइज पोतों के लिए औसत डीडब्ल्यूटी	1,85,000 टन
केपसाइज पोतों के लिए औसत जीआरटी	1,00,000 टन
केपसाइज पोतों के लिए औसत पार्सल आकार	1,85,000 टन

(viii) 2015 से 2029 अवधि के दौरान उपर्युक्त और पूर्वानुमानित कोयला यातायात के आधार पर, दर प्रति जीआरटी नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

क्र.सं.	अवधि	पूर्वानुमानित कोयला यातायात (मिलियन टनों में)	पोतों की सं.	कुल जीआरटी	दर प्रति जीआरटी (रु. में)
(i)	2015	9.00	49	4900000	203.63
(ii)	2016	10.00	54	5400000	184.78
(iii)	2017 to 18	12.00	65	6500000	153.51
(iv)	2019 to 20	12.00	65	6500000	153.51
(v)	2021 to 23	12.00	65	6500000	153.51
(vi)	2024 to 26	13.00	70	7000000	142.54
(vii)	2027 to 29	14.00	76	7600000	131.29

3.3. उपर्युक्त आधार पर, एमओपीटी ने 2016 से शुरू करके 2020 तक 5 वर्षों के औसत रूप में अतिरिक्त पत्तन देयताओं का प्रस्ताव किया है, निम्नवत् प्रस्तावित किया गया है:-

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी (रु.)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1.	1,00,000 जीआरटी से अधिक पोत	158.89	95.33

(वर्ष 2016-2020 तक पांच वर्षों के लिए औसत दर रु. 159.76 प्रति जीआरटी होती है, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित रु. 158.89 प्रति जीआरटी नहीं)

3.4. चूंकि वर्तमान पीपीपी परियोजना इस प्रकार की पहली परियोजना है, इसलिए एमओपीटी ने 5 वर्षों की प्रारंभिक अवधि के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने और 5 वर्षों के वास्तविक तथा संशोधित पूर्वानुमानों, यदि कोई हो, के आधार पर इसे संशोधित, यदि आवश्यक हो, करने का प्रस्ताव किया है।

4.1. यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2008 दिशानिर्देश पहुंच चैनल को गहरा करने के लिए अतिरिक्त पत्तन देयताएं निर्धारित करने हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रतिमानकों की गिनती नहीं करते हैं। 2013 के दिशानिर्देशों का खंड 2.4 संदर्भ प्रशुल्क तथा निष्पादन मानक अधिसूचित करने के लिए इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है। तथापि, एमओपीटी ने प्रस्ताव के साथ निषेधन मानक प्रेषित नहीं किए थे। इस प्रस्ताव के साथ प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव पर इसके बोर्ड अनुमोदन की प्रति नहीं लगाई गई है।

4.2. उसके मद्देनजर प्रस्ताव की पावती भेजते समय, एमओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 29 दिसम्बर 2014 द्वारा अनुरोध किया गया था कि निष्पादन मानक और इसके न्यासी बोर्ड के अपेक्षित अनुमोदन हमें और इस मामले में परामर्श किए गए उपयोक्ता एसोसिएशनों/पीपीपी प्रचालकों को भेजने के लिए कहा गया था। एमओपीटी से यह पुष्टि करने का भी अनुरोध किया गया था कि यह कार्रवाई पत्तन द्वारा की गई है।

4.3. एमओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 05 जनवरी 2015 द्वारा निवेदन किया था कि उसके बोर्ड ने पीपीपी मोड के अधीन परियोजना को शुरू किया है और विषय कार्य के लिए बोर्ड कार्यसूची, कार्यवाहियां तथा 12-12-2014 के संकल्प सं. 56 भेजे हैं। इसके अलावा, एमओपीटी ने निवेदन किया है कि पीपीपी प्रचालक से चैनल गहरे करने और बाद में गहराइयों को अनुरक्षित करने की अपेक्षा की जाएगी। कोई प्रचालन शामिल नहीं होगा क्योंकि पोतों का पाइलटेंज पत्तन द्वारा वहन किया जाएगा। इसलिए, इस प्रस्ताव विशेष के लिए, निष्पादन मानक लागू नहीं होंगे। इसने यह भी निवेदन किया है कि बोर्ड अनुमोदन पीपीपी प्रचालकों तथा उपयोक्ता एसोसिएशनों को परिचालित किया जा रहा है।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, हमारे पत्र दिनांक 29 दिसम्बर 2014 द्वारा एमओपीटी प्रस्ताव दिनांक 23 दिसम्बर 2014 सभी संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों तथा भावी पीपीपी प्रचालकों, पत्तन द्वारा प्रेषित सूची के अनुसार, को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों तथा भावी पीपीपी प्रचालकों से प्राप्त हुई टिप्पणियां एमओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थी। एमओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 04 फरवरी 2015 और 10 फरवरी 2015 द्वारा उक्त उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर जवाब भेजा था।

6. प्रस्ताव की प्राथमिक समीक्षा के आधार पर, एमओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 21 जनवरी 2015 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एमओपीटी ने, संयुक्त सुनवाई के बाद अपने पत्र दिनांक 4 फरवरी 2015 द्वारा, उठाए गए प्रश्नों पर अपना जवाब भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और एमओपीटी के प्रत्युत्तर अनुवर्ती अनुच्छेदों में दिए गए हैं।

7. संदर्भित मामले पर संयुक्त सुनवाई 22 जनवरी 2015 को एमओपीटी में आयोजित की गई थी। एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण पेश किया था। संयुक्त सुनवाई में, एमओपीटी तथा संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों, भावी बोलीदाताओं और पीपीपी प्रचालकों ने अपने निवेदन पेश किए थे।

8.1. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, अदानी मुरुगांव पोर्ट टर्मिनल लि0 (एमपीटीएल) और मरकेटर लि0 (एमएल) से हमारे पत्र दिनांक 29 जनवरी 2015 द्वारा अनुरोध किया गया था कि संयुक्त सुनवाई में उनके द्वारा की गई टिप्पणियां लिखित रूप में पांच दिनों की समयावधि में भेजे और इसकी एक प्रति एमओपीटी को पृष्ठांकित की जाए। मै0 मरकेटर लि0 से भी संयुक्त सुनवाई में उनके द्वारा दर्शाई गई निकर्षण चट्टान के लिए इकाई दर के समर्थ में दस्तावेजी साक्ष्य एमओपीटी और इस प्राधिकरण को भेजने का अनुरोध किया गया था। उपर्युक्त लिखित निवेदन/दस्तावेज साक्ष्य प्राप्त होने पर, एमओपीटी से उसके बाद पांच दिनों के भीतर इसकी जांच करने और अपनी टिप्पणियां भेजने के लिए कहा गया था।

8.2. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, एमओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 29 जनवरी 2015 द्वारा कार्यवाई करने और निम्नलिखित बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था:-

- (i) एमओपीटी अपना मामूली संशोधित प्रस्ताव तत्काल भेजने और साथ के साथ इस अनुरोध के साथ इसे सभी अंशधारकों को भेजने का निवेदन किया गया था कि उसके बाद 3 दिनों के भीतर प्रत्युत्तर दें। एमओपीटी पुष्टि करे कि क्या इस बिन्दु पर एमओपीटी द्वारा कार्यवाई की गई है।
- (ii) एमओपीटी हमारे पत्र दिनांक 21 जनवरी 2015 के कवर के अधीन हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर जवाब 30 जनवरी 2015 तक भेजने के लिए कहा गया था।
- (iii) मरकेटर लि0 ने हमारे पत्र दिनांक 12 जनवरी 2015 द्वारा एमओपीटी को अग्रेषित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां प्रेषित करते समय पत्तन से कुछ बिन्दुओं पर कुछ सूचना तथा स्पष्टीकरण की मांग की थी। एमओपीटी इस प्राधिकरण को एक प्रति पृष्ठांकित करते हुए अपेक्षित सूचना एवं स्पष्टीकरण एमएल को भेजे।

9.1. उपर्युक्त पैरा 8.1 में बताई गई संयुक्त सुनवाई में निर्णीत कार्यवाई के बिन्दु के संदर्भ में, एमपीटीएल ने अपने ईमेल दिनांक 31 जनवरी 2015 द्वारा अपने प्रत्युत्तर एमओपीटी को पृष्ठांकित प्रति के साथ भेजी थी। एमओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 7 फरवरी 2015 द्वारा संयुक्त सुनवाई में उनके द्वारा की गई टिप्पणियों को लिखित में देने का अनुरोध किया गया था।

9.2. पैरा 8.1 में बताए गए संयुक्त सुनवाई में निर्णीत कार्यवाई के बिन्दु के संदर्भ में, मरकेटर लि0 (एमएल) ने अपने पत्र दिनांक 4 फरवरी 2015 द्वारा उनके द्वारा निर्दिष्ट चट्टान निकर्षण के लिए इकाई दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजा था। तथापि, एमएल ने अनुस्मारक पत्र दिनांक 29 जनवरी 2015 के बावजूद संयुक्त सुनवाई में उनके द्वारा की गई टिप्पणियां लिखित में प्रस्तुत नहीं की थी। दस्तावेजी साक्ष्य की प्रति हमारे पत्र दिनांक 9 फरवरी 2015 द्वारा इस अनुरोध के साथ प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में एमओपीटी को अग्रेषित की गई थी कि एमएल द्वारा प्रस्तुत किए गए दस्तावेजों की जांच करे और तत्काल अपनी टिप्पणियां भेजे। एमओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 10 फरवरी 2015 द्वारा अपना प्रत्युत्तर भेजा था जो नीचे दिया गया है:-

- (i) जेएनपीटी के लिए टाटा कंसल्टिंग इंजीनियर्स द्वारा प्रस्तुत की गई निकर्षण रिपोर्ट का पृष्ठ सं. 45 चट्टान की ड्रिलिंग और ब्लास्टिंग की अपेक्षा और तब इसके निकर्षण की अपेक्षा के बारे में मुख्य रूप से बताती है। चट्टान की ड्रिलिंग और ब्लास्टिंग की कुल लागत रु. 2285.14 प्रति घ.मी. और प्रि-ट्रिटिड चट्टान के निकर्षण की लागत रु. 1543.36/- प्रति घ.मी. है। एमओपीटी के मामले में, यह चट्टान बहुत ही मौसमी चट्टान है और ड्रिलिंग तथा ब्लास्टिंग की अपेक्षा नहीं करती है और वैसे रु. 1800/- प्रति घ.मी. की दर उचित है। यही दर एसडब्ल्यूपीएल/जेएसडब्ल्यू, जो स्वयं इस परियोजना के लिए बोलीदाताओं में से एक हैं, के जयगढ़ पत्तन में टेंडर की गई है।
- (ii) विशाखापत्तनम के कार्य आदेश की प्रति ही संलग्न की गई है और ब्योरे उपलब्ध नहीं हैं तथा वैसे पत्तन इसपर टिप्पणी नहीं कर सकता।
- (iii) मुम्बई पत्तन परियोजना में ड्रिलिंग तथा ब्लास्टिंग के साथ चट्टान की प्रि-ट्रीटमेंट भी शामिल है और इसलिए दर अधिक है।

9.3. उपर्युक्त पैरा 8.2 (ii) में दिए गए संयुक्त सुनवाई में निर्णीत कार्यवाई के बिन्दु के संदर्भ में, एमओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 4 फरवरी 2015 द्वारा हमारे पत्र दिनांक 21 जनवरी 2015 द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपना प्रत्युत्तर भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और पत्तन द्वारा प्रेषित जवाब का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	उठाए गए प्रश्न	एमओपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
1.	अपफ्रंट आधार पर अतिरिक्त पत्तन देयताओं के निर्धारण के लिए एमओपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के पृष्ठ 4 से यह देखा गया है कि प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क कोयला यातायात पूर्वानुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। इसके अलावा, एमओपीटी ने वास्तविक यातायात पूर्वानुमानों के आधार पर पांच वर्षों के बाद निर्धारित (किए जाने के लिए) प्रस्तावित प्रशुल्क की समीक्षा का प्रस्ताव भी किया है। इस संबंध में, एमओपीटी निम्नलिखित बिन्दुओं को संबोधित करे:-	.
(क)	2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.3.2 के अनुसार, अपफ्रंट प्रशुल्क किसी यातायात पूर्वानुमान के बावजूद टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के संदर्भ में	यातायात पूर्वानुमान होने के बावजूद सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर प्रस्ताव संशोधित किया गया है।

	निर्धारित की जानी है। कोयला यातायात पूर्वानुमान के आधार पर अपक्रंट प्रशुल्क की मांग करने वाला एमओपीटी का प्रस्ताव 2008 दिशानिर्देशों के उक्त प्रावधानों के अनुसार नहीं पाया गया है। अतः एमओपीटी प्रस्ताव संशोधित करें और यातायात पूर्वानुमानों के बावजूद सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर संशोधित प्रस्ताव दाखिल करें।	
(ख)	2008 दिशानिर्देशों और 2013 दिशानिर्देशों के अधीन क्रमशः निर्धारित अपक्रंट प्रशुल्क और संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित वार्षिक सूचकांकन के अधीन सम्पूर्ण परियोजना अवधि के लिए वैध हैं। दिशानिर्देशों में अनुमोदित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए नहीं कहा गया है। वास्तविक यातायात पूर्वानुमानों के आधार पर 5 वर्षों के बाद निर्धारित (किए जाने वाले) प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए एमओपीटी का प्रस्ताव 2008 और 2013 दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है। एमओपीटी पांच वर्षों के बाद प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए अपने मामले में असाधारण परिस्थितियों, यदि कोई हों, के बारे में बताए। यह भी स्पष्ट करें कि यह सुनिश्चित करने के लिए एमओपीटी द्वारा परिकल्पित व्यवस्था क्या है कि सफल बोलीदाता को 5 वर्षों के बाद उसके प्रशुल्क की समीक्षा पर कोई विंडफाल लाभ नहीं होगा।	यह देश में इस तरह की पहली पीपीपी परियोजना है जिसमें परियोजना की पूंजी लागत और अनुरक्षण निकर्षण की मात्रा और लागत जैसे कई अनिश्चित समझौते हैं। पत्तन अगले 3 वर्षों के भीतर विभिन्न परियोजनाएं जैसे बर्थ सं. 8 और 9 का सामान्य कार्गो बर्थों और ऑफ शोर लिक्विड प्रहस्तन परियोजना, जो केपसाइज तथा मिनी केपसाइज पोतों की संख्या में वृद्धि करेगी जो निकर्षण लेवी आकर्षित करेंगे, लेकर आएगा। इसके परिणामस्वरूप पीपीपी प्रचालकों को विंडफाल लाभ होंगे और इसलिए पत्तन 5 वर्षों के बाद समीक्षा करने का प्रस्ताव कर रहा है जो अपक्रंट संदर्भ प्रशुल्क में शोधनों की अनुमति प्रदान करेगा। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 भी पीपीपी मॉडल पर किए जाने वाले केपिटल निकर्षण के लिए कोई विशिष्ट प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं और इसलिए यदि औचित्य दिया जाता है तो प्राधिकरण 5 वर्षों के बाद प्रस्ताव समीक्षा अनुमोदित कर सकता है।
(ग)	चूंकि एमओपीटी का प्रस्ताव मुख्य रूप से केपिटल निकर्षण लागत वसूल करने के लिए पीपीपी प्रचालक को समर्थ बनाना है, इसलिए एमओपीटी प्रस्ताव में यथा प्रस्तावित अतिरिक्त पत्तन देयताओं की बजाय "निकर्षण लेवी" के रूप में लेवी की शब्दावली संशोधित करने पर विचार करें।	संशोधित प्रस्ताव में तदनुसार निकर्षण लेवी में अतिरिक्त पत्तन देयताओं से शब्दावली को संशोधित किया गया है।
2.	सर्वोत्तम क्षमता:	
(i)	2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश पीपीपी मोड पर किए जाने वाले केपिटल निकर्षण के लिए अपक्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए कोई विशिष्ट प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं। तथापि, 2008 के अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में बर्थ किराया प्रभार के निर्धारण के लिए निर्धारित दिशानिर्देश/प्रतिमानकों में बर्थ के समीप निकर्षण लागत से संबंधित पूंजी लागत शामिल है। यह देखा गया है कि एमओपीटी ने बर्थ किराये के लिए अपक्रंट प्रशुल्क में निर्धारित पैरामीटरों/दिशानिर्देशों को बृहत् रूप से अंगीकृत किया है, जिसमें बर्थ के समीप निकर्षण पर पूंजी लागत शामिल है। इस संदर्भ में, एमओपीटी निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:-	
(क)	यह दिखाई देता है कि निकर्षण सुविधा एसडब्ल्यूपीएल के बर्थ सं. 6 के लिए कोयला ढोने वाले केपसाइज पोत द्वारा उपयोग किए जाने के लिए उपयोग की जाएगी। कोयला उत्तराई टर्मिनल के लिए केपसाइज पोतों के लिए निर्धारित उत्तराई प्रतिमानकों के आधार पर परियोजना की सर्वोत्तम क्षमता का मूल्यांकन करने के लिए अप्रासंगिक नहीं होगा। केपसाइज पोत के लिए निर्धारित उत्तराई प्रतिमानक 50,000 टन प्रतिदिन है। 185000 टन की दर से पत्तन द्वारा यथा अनुमानित केपसाइज पोत के औसत पार्सल आकार पर विचार करते हुए, एक केपसाइज पोत कोयला उत्तराई में 3.7 बर्थ दिन (185000 टन/50000 टन प्रतिदिन) लवेंगे। दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, एक वर्ष में दिनों की सर्वोत्तम संख्या 255.5 दिन (अर्थात् $365 \times 70\%$) है जिसके लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है। इसलिए, एक वर्ष में उपर्युक्त पैरामीटर पर विचार करते हुए, 69 पोत (अर्थात् 255.5 दिन/3.7 दिन) केपिटल निकर्षण की सुविधा प्राप्त कर सकते हैं। पांच वर्षों की परियोजना अवधि के दौरान भी प्रत्येक वर्ष के लिए संभावित केपसाइज पोतों की संख्या 69 पोतों के करीब है। इसलिए, एमओपीटी उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में पोतों की सर्वोत्तम जीआरटी क्षमता और पोतों की सर्वोत्तम संख्या के आधार पर प्रस्ताव संशोधित करें।	अब दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव में, बर्थ सं. 6 और बर्थ सं. 7 के लिए चैनल गहरा करने के बाद सर्वोत्तम घाट क्षमता संशोधित प्रस्ताव के साथ अनुबंध-1 में यथा निर्दिष्ट 21.33 मिलियन टन की संयुक्त घाट क्षमता के साथ क्रमशः 12.39 मिलियन टन और 8.94 मिलियन टन पर अनुमानित की गई है। परन्तु, यह भी ज्ञात तथ्य है कि बॉटलनेक घाट क्षमता नहीं है अपितु रैक निकासी क्षमता है। बर्थ सं. 6 और 7 दोनों के लिए संयुक्त निकासी क्षमता संशोधित प्रस्ताव के अनुबंध-1 में यथा निर्दिष्ट 12.71 मिलियन टन अनुमानित की गई है। इन मोशन वैगन लोडिंग सिस्टम के कार्यान्वयन के साथ, पत्तन वर्तमान में अतिरिक्त रैकों की अनुपलब्धता की वजह से अतिरिक्त समय के साथ 9 रैक प्रतिदिन प्रहस्तन कर रहा है। कार्गो ढोने की क्षमता 4000 टन प्रति रैक है जोकि 36,000 टन कोयला प्रतिदिन की निकासी दर है। अनुरक्षण के लिए एक माह में एक दिन के सिवाय रेलवे प्रचालनों के लिए कोई पत्तन अवकाश दिवस नहीं हैं। एक वर्ष में कुल 353 कार्य दिवसों में 12.71 मिलियन टन प्रतिवर्ष की कुल निकासी होगी। इस प्रकार, इस प्रकार, बर्थ सं. 6 और 7 के लिए संयुक्त सर्वोत्तम क्षमता 12.71 मिलियन टन कोयला प्रतिवर्ष है। परन्तु, यह देखना भी महत्वपूर्ण है कि निकासी क्षमता इन मोशन वैगन लोडिंग सिस्टम की मौजूदा लदाई क्षमता पर अतिरिक्त रैकों की उपलब्धता के साथ निकासी क्षमता बढ़ सकती थी और अगले पांच वर्षों में रेलवे लाइन भी दोगुनी हो जाएगी, परिणामस्वरूप अतिरिक्त 3 से 5 रैक प्रतिदिन से 12 से 14 रैक प्रतिदिन का कुल प्रहस्तन हो सकेगा। अनुबंध-1 में यथा निर्दिष्ट सर्वोत्तम क्षमता 16.94 मिलियन टन से बढ़कर 19.77 मिलियन टन हो जाएगी, इस प्रकार 5 वर्षों के बाद निकर्षण लेवी की समीक्षा के लिए दूसरा मजबूत मामला अभी बन रहा है। तथापि, 12.71 मिलियन टन की सर्वोत्तम क्षमता पर विचार करते हुए प्रस्ताव संशोधित किया गया है।

(ii)	<p>एमओपीटी केपसाइज पोत के लिए औसत जीआरटी 1,00,000 टन और 1,85,000 टन के केपसाइज पोत के औसत पार्सल आकार के पोत पैरामीटर अंगीकृत करने का आधार स्पष्ट करें। पिछले तीन वर्षों 2011-12 से 2013-14 के दौरान एमओपीटी अथवा केपसाइज पोतों का प्रहस्तन कर रहे किसी अन्य महापत्तन न्यासों द्वारा प्रहस्तित केपसाइज पोतों के वास्तविक पार्सल आकार और वास्तविक औसत जीआरटी के संदर्भ में उक्त पोत पैरामीटरों का औचित्य भी बताएं।</p>	<p>पत्तन अपनी मौजूदा चैनल गहराई 14.10 मी. के साथ पूरी तरह लदे केपसाइज पोतों का प्रहस्तन नहीं कर सकता है और पत्तन में प्रहस्तित केपसाइज पोतों पर कोई डाटा भी उपलब्ध नहीं करवा सकता है। लादे गए केपसाइज लौह अयस्क पोत आंशिक रूप से बर्थ सं. 9 में लादे गए थे और पोतवणिकों द्वारा वेस्ट ऑफ ब्रेक वॉटर पर ऊपर तक चढ़ाए गए थे। पोत एजेंटों तथा विभिन्न अन्य स्रोतों से प्रतिपुष्टि के आधार पर, यह प्रकट होता है कि जीआरटी डीडब्ल्यूटी का लगभग 60 प्रतिशत है और पार्सल आकार कोयला बल्करों के लिए लगभग डीडब्ल्यूटी के समान है। वैसे, उपर्युक्त आधारपर पोत पैरामीटर अंगीकृत किए गए हैं।</p>
(iii)	<p>इस प्राधिकरण ने मुरुगांव पत्तन न्यास के लिए 2008 और 2013 दिशानिर्देशों के अधीन अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करते हुए निम्नलिखित आदेश जारी किए थे:-</p> <p>(क) बर्थ सं. 7 में कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए टीएमपी/23/2008-एमओपीटी दिनांक 7 अगस्त 2008।</p> <p>(ख) लौह अयस्क प्रहस्तन टर्मिनल के लिए टीएमपी/60/2009-एमओपीटी दिनांक 4 मई 2010; और</p> <p>(ग) बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन टर्मिनल के लिए टीएमपी/21/2014-एमओपीटी दिनांक 30 सितम्बर 2014</p> <p>एमओपीटी के प्रस्ताव के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रचालित बर्थ सं. 6 में आने वाले केपसाइज पोतों के इस परियोजना द्वारा परिकल्पित वर्धित डुबाव का लाभ अर्जित करने की संभावना है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें।</p>	
(क)	<p>बर्थ सं. 7 में कोयला टर्मिनल के लिए इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/23/2008-एमओपीटी दिनांक 7 अगस्त 2008 द्वारा अनुमोदित अप्रकट प्रशुल्क में एमओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित सर्वोत्तम क्षमता गणना में केपसाइज पोत की 10 प्रतिशत हिस्सेदारी पर विचार किया था। ऐसी स्थिति में, एमओपीटी सर्वोत्तम क्षमता और इस परियोजना के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने में बर्थ सं. 7 में आने की संभावना वाले केपसाइज पोतों की हिस्सेदारी पर विचार नहीं करने के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>पेनामेक्स और मिनी केपसाइज पोतों के लिए सामान्य पोत वर्गीकरण क्रमशः अधिकतम 1,00,000 डीडब्ल्यूटी और 1,25,000 डीडब्ल्यूटी हैं। पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित बर्थ सं. 7 की सर्वोत्तम क्षमता गणना में केपसाइज पोतों की 10 प्रतिशत हिस्सेदारी करना चैनल तथा बर्थ सं. 7 को गहरा किए बिना -14.10 मीटर की मौजूदा गहराई के साथ फ्रेव्टिफाई नहीं कर सकता। यह चैनल अब केपसाइज पोतों के प्रहस्तन के लिए -19.50 मीटर तक गहरा करने का प्रस्ताव किया गया है, परन्तु केपसाइज पोतों का प्रहस्तन करने के लिए बर्थों को भी -19.50 मीटर तक निकर्षित करना होगा। परन्तु डिजाइन की कमियों की वजह से, केवल बर्थ 5 एवं 6 ही -19.50 मीटर तक निकर्षित किए जा सकते हैं इस प्रकार वे लगभग 1,85,000 डीडब्ल्यूटी के केपसाइज पोतों का प्रहस्तन कर सकेंगे जबकि बर्थ सं. 7 पोत आकार को 1,25,000 डीडब्ल्यूटी तक के मिनी केपसाइज तक सीमित करते हुए केवल -16.50 मीटर तक ही निकर्षित किए जा सकते हैं। इसलिए, कोई केपसाइज पोत नहीं अपितु केवल मिनी केपसाइज पोत इस प्रस्ताव में बर्थ सं. 7 पर विचार के लिए सुविचारित किए गए हैं।</p>
(ख)	<p>पत्तन के प्रस्ताव को कोयला ढोने वाले केपसाइज पोतों तक ही सीमित किया गया है। एमओपीटी पुष्टि करे कि कार्गो, कोयला से इतर, लाने वाले पोतों के इस परियोजना की अवधि के दौरान केपसाइज पोतों में एमओपीटी में आने की संभावना नहीं है। यह भी पुष्टि करें कि दो पीपीपी परियोजनाएं (लौह अयस्क टर्मिनल और बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल) तथा एमओपीटी बर्थ के इस परियोजना से वर्धित डुबाव का लाभ प्राप्त करने की संभावना नहीं है। इस स्थिति पर विचार करते हुए कि इस परियोजना की दीर्घावधि में एमओपीटी में आने वाले केपसाइज पोतों को लाभ हो सकता है, एमओपीटी प्रस्तावित दर पर पहुंचने के मय बर्थ सं. 7 और लाभ की संभावना वाले अन्य केपसाइज पोतों पर केपसाइज पोत लेने के लिए अपने प्रस्ताव में संशोधन करने पर विचार करें। यदि नहीं तो यह सुनिश्चित करने के लिए क्या कार्यपद्धति परिकल्पित की गई है कि इस परियोजना अदायगी का लाभ प्राप्त करने वाले सभी ऐसे पोत और उसी समय अप्रकट दर पर पहुंचने के लिए सर्वोत्तम क्षमता (जीआरटी पोत में) सर्वोत्तम क्षमता में लिए गए हैं।</p>	<p>केपसाइज पोतों के लिए निकर्षण लेवी केवल बर्थ सं. 5, 6 और 7 में आने वाले पोतों पर लागू होगी और मौजूदा बर्थों, मूरिंग डॉल्फिनों तथा बाह्य लंगरगाह यदि तक कि पोत का जीआरटी 60,000 से अधिक ही क्यों न हो, पर उनके लिए नहीं है। तथापि, निकर्षण लेवी मौजूदा बर्थों, मूरिंग डॉल्फिनों तथा बाह्य लंगरगाह में पोतों पर लागू होगी जब और जैसे ये गहरे किए जाते हैं। यह लेवी भविष्य में आने वाले किन्हीं नए बर्थों और मौजूदा बर्थों पर भी लागू होगी यदि आधुनिक बनाए जाते हैं, पुनर्निर्मित किए जाते हैं, मजबूत अथवा पुनः फरबिश किए जाते हैं। प्रस्ताव में तदनुसार संशोधन किया गया है जैसा उपर्युक्त शर्तों को शामिल करने के लिए मसौदा दरमान में संशोधित किया गया है।</p>
3.	पूजी लागत:	
(i)	मोबिलाइजेशन और डिमोबिलाइजेशन लागत क्रमशः रु. 25 करोड़ और रु. 2.70 करोड़ अनुमानित करने का आधार स्पष्ट करें और कोटेशनों, दर विश्लेषण आदि के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य के साथ अनुमान प्रमाणित करें।	निकर्षण दरें बृहत् तौर पर मांग परिस्थितियों के अनुसार भिन्न-भिन्न हैं। इस मामले में, पत्तन ने जयगढ़ पत्तन में कार्य कर रही प्रख्यात निकर्षण कम्पनी द्वारा उद्धरित की गई दरें अंगीकृत की हैं जोकि एमपीटी से लगभग 200 कि.मी. है। अर्जित की जाने वाली निकर्षण गहराईयां और जयगढ़ में चैनल की लम्बाई एमपीटी के उससे तुलनीय
(ii)	विषय प्रस्ताव पर परामर्श किए गए पीपीपी प्रचालकों में से एक, मरकेटर लाइन्स ने अपनी टिप्पणियां दिनांक 9 जनवरी 2015 (जो एमओपीटी को हमारे पत्र दिनांक 12	

	जनवरी 2015 द्वारा अग्रेषित) में बताया था कि सामान्य औद्योगिक पद्धति के रूप में डिमोबिलाइजेशन लागत मोबिलाइजेशन लागत के 50 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है जबकि एमओपीटी ने मोबिलाइजेशन लागत के लगभग 10 प्रतिशत पर डिमोबिलाइजेशन लागत का अनुमान लगाया है। एमओपीटी मरकेटर लाइन्स की उक्त टिप्पणी को संबोधित करें।	भी है। इसलिए, पत्तन यह राय है कि लागत परिगणित करने का सर्वोत्तम विकल्प जयगढ़ पत्तन में संविदाकार द्वारा उद्धरित दरें अंगीकृत करना है। निकर्षण दरों की पुष्टि करते हुए जयगढ़ पत्तन अधिकारियों से प्राप्त ईमेल की प्रति भेजी गई है।
(iii)	एमओपीटी सामान्य मृदा के 13.85 मिलियन घन मीटर (घ.मी.) और चट्टान में 0.15 घ.मी. पर निकर्षण की मात्रा पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें।	निकर्षण की मात्रा उप बॉटम प्रोफाइल अध्ययनों और बोरहोल अध्ययनों के आधार पर निर्धारित की गई है। निकर्षण की मात्रा अब संशोधित कर 14.90 मिलियन घ.मी. (चट्टान का 0.125 मिलियन घ.मी. और साधारण मृदा का 14.775) किया गया है। निकर्षण की यह मात्रा सीडब्ल्यूपीआरएस से प्राप्त हुई सूचना के आधार पर निर्धारित की गई है जिसकी अंतिम रिपोर्ट की प्रतीक्षा है और जैसे ही प्राप्त होगी प्रेषित की जाएगी।
(iv)	परिकलन में सुविचारित रु. 170/- की दर से सामान्य मृदा और रु. 1800/- की दर से चट्टान में निकर्षण के लिए निकर्षण लागत की इकाई दर बजटीय कोटेशन, एमओपीटी के मौजूदा निकर्षण करार, यदि कोई हो, आदि के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य के साथ प्रमाणित करें।	जवाब उपर्युक्त बिन्दु 3 (i) एवं (ii) के लिए दिया गया है।
4.	प्रचालन लागत:	
(i)	अनुरक्षण निकर्षण:	
(क)	अनुरक्षण निकर्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक निकर्षण पर केपेक्स का 1 प्रतिशत है। यह प्रतिमानक लागू करते हुए, अनुरक्षण निकर्षण लागत रु. 3.05 करोड़ (304.66 करोड़* 1%) आती है। उसके विपरीत एमओपीटी द्वारा अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण रु. 37.80 करोड़ है। निर्धारित प्रतिमानकों से विपथन के कारण स्पष्ट करें। प्रतिमानक में निर्धारित स्तर की अपेक्षा उच्चतर स्तर पर अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत का पर्याप्त औचित्य दिए जाने की जरूरत है और एमओपीटी में अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यास द्वारा प्रोद्भूत समान लागत से प्रमाणित करें।	2008 अप्रकट दिशानिर्देश सिविल परिसंपत्तियों की लागत के 1 प्रतिशत पर मरम्मतों तथा अनुरक्षण के रूप में सैटों के रूप में सिविल की प्रचालन लागतें विनिर्दिष्ट करते हैं। बर्थ किराये के लिए प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए भी, पूंजी लागत में (1) बर्थ के निर्माण की लागत और (2) बर्थ के समीप की गई निकर्षण, यदि कोई हो, की लागत शामिल है और अनुरक्षण लागत उपर्युक्त दो लागतों के 1 प्रतिशत पर है। यह देखना महत्वपूर्ण है कि सामान्य तौर पर बर्थ के समीप निकर्षण की लागत बर्थ के निर्माण की लागत की तुलना में अमहत्वपूर्ण होती है। 1 प्रतिशत का प्रतिमानक बर्थ के अनुरक्षण के लिए उपयुक्त है परन्तु चूंकि निकर्षण की लागत बर्थ के निर्माण की लागत की तुलना में अमहत्वपूर्ण है, इसलिए 1 प्रतिशत निकर्षण लागत भी परियोजना की व्यवहार्य को प्रभावित करने के लिए अमहत्वपूर्ण है। परन्तु, इसके विपरीत, यह पीपीपी प्रस्ताव पूरी तरह से निकर्षण के बारे में है और कोई सिविल निर्माण शामिल नहीं है। प्रारंभिक तौर पर निकर्षण लागत निकर्षित की जाने वाली मृदा की मात्रा, डम्पिंग ग्राउंड की दूरी, अपेक्षित निकर्षकों का प्रकार, शामिल मोबिलाइजेशन तथा डि-मोबिलाइजेशन लागतें आदि पर निर्भर करती है। वर्ष 2013-14 तथा 2014-15 के दौरान पत्तन द्वारा प्रोद्भूत वास्तविक निकर्षण लागतें क्रमशः रु. 24.59 करोड़ और रु. 27.92 करोड़ हैं, और वह -14.10 मीटर की गहराई अनुरक्षित करने के लिए भी है। इस प्रस्ताव में पत्तन द्वारा सुविचारित अनुरक्षण निकर्षण लागत पत्तन के हाल ही के अनुरक्षण निकर्षण निविदा के लिए संविदाकार द्वारा उद्धरित दर पर -19.50 मीटर की गहराई बनाए रखने के लिए निकर्षित की जाने वाली सामग्री की अनुमानित मात्रा पर आधारित है। इसलिए, पूंजी लागत के 1 प्रतिशत पर अनुरक्षण निकर्षण लागत पर विचार करते हुए, पूंजी लागत परियोजना को अव्यवहार्य बना देगी।
(ख)	साध्यता रिपोर्ट के खंड 5.5 में बताया गया है कि अनुरक्षण निकर्षण मात्रा लगभग 5 मिलियन घन मीटर प्रतिवर्ष होगी। प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय, पत्तन ने 6 मिलियन घन मी. के 70 प्रतिशत अर्थात् 4.2 मिलियन घ.मी. पर अनुरक्षण निकर्षण मात्रा पर विचार किया था। 70 प्रतिशत का गुणक कारक लागू करने का कारण स्पष्ट करें। अनुरक्षण प्रयोजन के लिए निकर्षित किए जाने वाले सिल्ट की मात्रा में उपर्युक्त बेमेल के कारण भी स्पष्ट करें।	इस परियोजना के शुरू होने के बाद, आंतरिक एवं बाह्य चैनलों तथा बर्थ सं. 5, 6 एवं 7 के अनुरक्षण निकर्षण की जिम्मेदारी पीपीपी प्रचालक की होगी जिसमें अनुरक्षण निकर्षण के दौरान पत्तन द्वारा वर्तमान में निकर्षित की जा रही मात्रा का लगभग 70 प्रतिशत शामिल है, जबकि पत्तन के स्वयं के बर्थों पर शेष 30 प्रतिशत पत्तन द्वारा अनुरक्षित किया जाएगा। वाफोस द्वारा प्रस्तुत की गई साध्यता रिपोर्ट में खंड 5.5 नहीं है परन्तु खंड 7.5 में बताया गया है कि अनुरक्षण निकर्षण मात्रा 6 मिलियन घ.मी. होगी।
(ग)	एमओपीटी रु. 90 प्रति घ.मी. की लागत से अनुरक्षण निकर्षण की इकाई दर पर विचार करने का आधार भेजे और पत्तन द्वारा प्रविष्ट मौजूदा अनुरक्षण निकर्षण करार के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य के साथ प्रमाणित करें।	रु. 90/- प्रति घ.मी. की दर से अनुरक्षण निकर्षण लागत की इकाई दर पत्तन के हाल ही के अनुरक्षण निकर्षण निविदा के लिए संविदाकार द्वारा उद्धरित की गई दर है। दस्तावेजी साक्ष्य भेजे गए हैं।

(ii)	मूल्यहासः	
	एमओपीटी पुष्टि करे कि परिकलन में सुविचारित मूल्यहास की दर कम्पनी अधिनियम, 2013 के अधीन लागू मूल्यहास दर के अनुसार है।	स्ट्रेटलाइन पद्धति के लिए कम्पनी अधिनियम, 2013 के अधीन मूल्यहास दर 3.17 प्रतिशत है और प्रस्ताव तदनुसार संशोधित किया गया है।
5	पत्तन ने (विदेशगामी पोत के लिए) रु. 158.89 प्रति जीआरटी की दर से अतिरिक्त पत्तन देयताओं का प्रस्ताव किया है जोकि 2016 से 2020 तक यातायात पूर्वानुमान पर परिकलित दर प्रति जीआरटी की औसत पर आधारित बताया गया है। उपर्युक्त 1 (i) में प्रश्न में हमारी टिप्पणी के अधीन, यह देखा गया है कि प्रस्ताव के पृष्ठ 4 में तालिका में औसत दर प्रति जीआरटी एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित रु. 158.89 प्रति जीआरटी पर नहीं आती है। इसलिए, एमओपीटी इसकी जांच करे और गणनाओं के साथ सही स्थिति भेजे।	निकर्षण लेवी दर सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर संशोधित की गई है जिसकी गणना संलग्न की गई है।
6.	एमओपीटी पुष्टि करे कि क्या निकर्षण के लिए प्रस्तावित लेवी पत्तन न्यास द्वारा साउथ वेस्ट पोर्ट लि. (एसडब्ल्यूपीएल) के साथ किए गए रियायत करार के प्रावधानों में से किसी के विपरीत नहीं होगा।	यह पुष्टि की गई है कि प्रस्तावित निकर्षण लेवी एसडब्ल्यूपीएल के साथ पत्तन द्वारा निविदित रियायत करार के किन्हीं प्रावधानों के विपरीत नहीं था।
7.	निष्पादन मानक:	
(क)	2013 दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानक अधिसूचित किए जाएं। चूंकि एमओपीटी के मूल प्रस्ताव में निष्पादन मानकों का प्रस्ताव नहीं किया गया था, पत्तन से हमारे पत्र दिनांक 29 दिसम्बर 2014 द्वारा 2013 दिशानिर्देशों के अधीन यथा अपेक्षित निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करने का अनुरोध किया गया था। प्रत्युत्तर में, पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 5 जनवरी 2015 द्वारा बताया था कि पीपीपी प्रचालक से अपेक्षा की जाएगी कि चैनल को गहरा किया जाए और गहराईयों को बनाए रखा जाए तथा कहा था कि इस परियोजना के लिए, निष्पादन मानक लागू नहीं होंगे। चूंकि 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश इस प्राधिकरण को संदर्भ प्रशुल्क के साथ निष्पादन मानक अधिसूचित करने का अधिकार देते हैं, इसलिए एमओपीटी से पुनः अनुरोध है कि इस परियोजना के लिए उपयुक्त कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव करें। एमओपीटी जांच करे कि क्या इस परियोजना में परिकल्पित स्तर पर पहुंच चैनल तथा आंतरिक चैनल में औसत डुबाव बनाए रखा जाएगा।	2013 दिशानिर्देशों के अधीन यथा अपेक्षित निष्पादन मानक संशोधित प्रस्ताव में शामिल किए गए हैं।
(ख)	कार्यनिष्पादन मानकों को शासित करने वाली शर्तों का प्रस्ताव भी किया जाना चाहिए।	
8.	एमओपीटी के प्रस्ताव में मसौदा प्रस्तावित दरमान नहीं दिए गए हैं। कृपया शर्तों के साथ मसौदा प्रस्तावित दरमान भेजें।	प्रस्तावित मसौदा दरमान संशोधित प्रस्ताव के साथ भेजा गया है।

10.1. उपर्युक्त पैरा 8.2 (i) में बताई गई कार्रवाई के बिन्दु के संदर्भ में, एमओपीटी ने केपसाइज तथा मिनी केपसाइज पोत के लिए आंतरिक तथा बाह्य पहुंच चैनल को गहरा करने के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित प्रस्ताव दिनांक 4 फरवरी 2015 प्रस्तुत किया था, जिसका संक्षेप नीचे दिया गया है:-

- (i) एमओपीटी ने मौजूदा परियोजना की पृष्ठभूमि को दोहराया है जिसके बारे में अनुच्छेद 3.1 में पहले से बताया गया है और इसलिए यहां पर नहीं बताया गया है।
- (ii) इसने अनुमान लगाया है कि बर्थ सं. 5, 6 और 7 में प्रहस्तित पोत का 10 प्रतिशत अभी भी पेनामेक्स पोत होगा। सभी पोत विदेशी पोत पूर्वानुमानित किए गए हैं, जिसके ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-

केपसाइज और मिनी केपसाइज पोत	बर्थ सं. 6 (*)	बर्थ सं. 7
औसत डीडब्ल्यूटी	1,85,000 टन	1,20,000 टन
औसत जीआरटी	1,11,000 टन	72,000 टन
औसत पार्सल आकार	1,85,000 टन	1,20,000 टन

[(*) इसे अनुवर्ती ईमेल दिनांक 10 फरवरी 2015 द्वारा संशोधित किया गया है]

(iii) सर्वोत्तम क्षमता:

(क) सर्वोत्तम घाट क्षमता

- (i) बर्थ सं. 6 और बर्थ सं. 7 के लिए चैनल को गहरा करने के बाद सर्वोत्तम घाट क्षमता क्रमशः 70 प्रतिशत उपयोगिता पर 12.39 मिलियन टन और 8.94 मिलियन टन पर अनुमानित किया गया है जोकि निम्नवत् है:-

बर्थ सं. 6 की सर्वोत्तम क्षमता:

पोत प्रकार	% हिस्सेदारी	उतराई दर (टन/दिन)	सर्वोत्तम घाट क्षमता
केपसाइज	90%	50000	11497500
पेनामेक्स	10%	35000	894250
हैंडीमेक्स	0%	15000	0
कुल सर्वोत्तम क्षमता टनों में प्रतिवर्ष			12391750

बर्थ सं. 7 की सर्वोत्तम क्षमता:

पोत प्रकार	% हिस्सेदारी	उतराई दर (टन/दिन)	सर्वोत्तम घाट क्षमता
केपसाइज	0%	50000	0
मिनी केपसाइज	90%	35000	8048250
पेनामेक्स	10%	35000	894250
हैंडीमेक्स	0%	15000	0
कुल सर्वोत्तम क्षमता टनों में प्रतिवर्ष			8942500

इस प्रकार, बर्थ सं. 6 और 7 की संयुक्त घाट क्षमता 2,13,34,250 अर्थात् 21.33 मिलियन टन पर अनुमानित की गई है।

(ख) सर्वोत्तम कार्गो निकासी क्षमता

(i) यह सुविदित तथ्य है कि बॉटलनेक घाट क्षमता नहीं है परन्तु रैक निकासी क्षमता है। चालित वैगन लदाई प्रणाली के कार्यान्वयन के साथ, पत्तन वर्तमान में अतिरिक्त रैकों की अनुपलब्धता की वजह से अतिरिक्त समय के साथ 9 रैक प्रतिदिन प्रहस्तन कर रहा है। कार्गो वहन क्षमता 4000 टन प्रति रैक है जोकि 36,000 टन कोयला प्रतिदिन की निकासी दर है। अनुसंधान के लिए एक महीने में दिन छोड़कर रेलवे प्रचालनों के लिए कोई पत्तन अवकाश दिवस नहीं हैं। एक वर्ष में कुल 353 कार्य दिवस हैं। इस प्रकार, 9 रैक प्रतिदिन की निकासी दर पर, दोनों, बर्थ सं. 6 एवं 7 के लिए संयुक्त निकासी क्षमता, 12.71 मिलियन टन अनुमानित की गई है।

(ii) यह उल्लेखनीय है कि निकासी क्षमता चालित वैगन लदाई प्रणाली की मौजूदा लदाई क्षमता में अतिरिक्त रैकों की उपलब्धता के साथ और अगले 5 वर्षों में रेलवे लाइन दोगुनी करने से कम होगी, परिणामस्वरूप अतिरिक्त 3 से 5 रैक प्रतिदिन 12 से 14 रैक प्रति दिन की कुल प्रहस्तन हो जाएगी।

(iii) इस प्रकार, उपलब्ध रैकों की संख्या के आधार पर कार्गो निकासी की सर्वोत्तम क्षमता निम्नवत् होगी:-

रैकों की सं. प्रतिदिन	लदी हुई मात्रा प्रति रैक (टन)	एक वर्ष में कार्य दिवसों की सं.	कार्गो निकासी प्रतिवर्ष (टन)
9	4000	353	1,27,08,000
12	4000	353	1,69,44,000
14	4000	353	1,97,68,000

(iv) चूंकि सर्वोत्तम क्षमता रैकों की उपलब्धता में वृद्धि करेगी, इसलिए 5 वर्षों के बाद निकर्षण लेवी की समीक्षा के लिए एक मजबूत मामला है।

(v) संशोधित प्रस्ताव बर्थ सं. 6 और 7 के लिए 12.71 मिलियन टन की दर से कोयला प्रहस्तन की सर्वोत्तम क्षमता पर विचार करते हुए तैयार किया है।

(vi) (क) 12.71 एमएमटी पर निर्धारित कोयला प्रहस्तन की सर्वोत्तम क्षमता बर्थ सं. 6 और बर्थ सं. 7 में निम्नवत् आबंटित की गई है:-

सर्वोत्तम क्षमता (मिलियन टनों में)		
बर्थ सं. 6	बर्थ सं. 7	कुल
9.50	3.21	12.71

[सर्वोत्तम क्षमता के बर्थ सं. 6 और 7 में ऐसे विभाजन का आधार पत्तन द्वारा स्पष्ट नहीं किया गया है।]

(ख) इस प्रकार, प्रहस्तित पोतों के 10 प्रतिशत पर विचार करते हुए पेनामेक्स होगा, अंतिम रूप से सर्वोत्तम क्षमता का 90 प्रतिशत केपसाइज/मिनी केपसाइज पोतों अर्थात् 11.44 एमटीपीए से संबंधित है, पर विचार किया गया है। पत्तन द्वारा परिकल्पित पोत पैरामीटर के साथ बर्थ-वार सर्वोत्तम क्षमता का ब्रेकअप नीचे दिया गया है:-

कोयला कार्गो क्षमता (एमटीपीए में)			केपसाइज और मिनी केपसाइज पोतों की सं.		पोतों का जीआरटी		
बर्थ सं. 6 केपसाइज	बर्थ सं. 7 मिनी केपसाइज	कुल	बर्थ सं. 6 केपसाइज	बर्थ सं. 7 मिनी केपसाइज	बर्थ सं. 6 केपसाइज	बर्थ सं. 7 मिनी केपसाइज	कुल
8.55	2.89	11.44	46	24	5106000	1728000	6834000

(iv) पूंजी लागत:

मूल प्रस्ताव में अनुमानित रु. 304.66 करोड़ की पूंजी लागत के विपरीत, संशोधित प्रस्ताव में अनुमानित कुल पूंजी लागत रु. 316.45 करोड़ है। मूल प्रस्ताव और संशोधित प्रस्ताव के अनुसार अनुमानन का तुलनात्मक चार्ट नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	विवरण	मूल प्रस्ताव दिनांक 23-12-2014	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 04-02-2015
(i)	निकर्षित की जाने वाली कुल क्षमता	14 मिलियन घ.मी.	14.90 मिलियन घ.मी.
(ii)	निकर्षित की जाने वाली चट्टान की क्षमता	0.15 मिलियन घ.मी.	0.125 मिलियन घ.मी.
(iii)	मोबिलाइजेशन लागत	रु 25.00 करोड़	रु 25.00 करोड़
(iv)	डी मोब. लागत	रु 2.70 करोड़	रु 2.70 करोड़
(v)	साधारण मृदा में निकर्षण 13.85 मिलियन घ.मी./14.775 मिलियन घ.मी. @ #- 170/-	रु 235.45 करोड़	रु 251.18 करोड़
(vi)	चट्टान में निकर्षण 0.15 मिलियन घ.मी./0.125 मिलियन घ.मी. @ ₹1800/-	रु 27.00 करोड़	रु 22.50 करोड़
(vii)	कुल	रु 290.15 करोड़	रु 301.38 करोड़
(viii)	जोड़े 5 प्रतिशत विविध लागत	रु 14.51 करोड़	रु 15.07 करोड़
(ix)	सकल जोड़	रु 304.66 करोड़	रु 316.45 करोड़

(v) प्रचालन लागत और वार्षिक राजस्व अपेक्षा:

संशोधित प्रस्ताव के अनुसार अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) मूल प्रस्ताव में अनुमानित रु. 99.78 करोड़ के स्थान पर रु. 101.62 करोड़ है। मूल एवं संशोधित प्रस्ताव के अनुसार अनुमानित प्रचालन लागत और एआरआर नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

क्र.सं.	विवरण	मूल प्रस्ताव रु 0 करोड़ों में	संशोधित प्रस्ताव रु 0 करोड़ों में
क	प्रचालन लागत		
(i)	अनुरक्षण निकर्षण लागत (6.00 मिलियन घ.मी. का 70%) @ 90/घ.मी.	37.80	37.80
(ii)	मूल्यहास @ 3.17%	10.18	10.03
(iii)	बीमा @ 1%	3.05	3.16
	कुल प्रचालन लागत	51.03	50.99
ख	आरओसीई @ 16%	48.75	50.63
ग	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	99.78	101.62

(vi) प्रस्तावित दरें:

परिणामस्वरूप, एमओपीटी ने संशोधित दरों का प्रस्ताव किया है। संशोधित प्रस्ताव में, एमओपीटी ने विदेशगामी पोतों के लिए रु. 158.89/जीआरटी और तटीय पोतों के लिए रु. 95.33/जीआरटी की दर से 100,000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित एक स्लैब के स्थान पर दो स्लैबों में निकर्षण का प्रस्ताव किया है। संशोधित प्रस्ताव में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित निकर्षण लेवी दरें नीचे दी गई हैं:-

क्र. सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी (रु)	
		विदेशी पोत	तटीय पोत
1.	60001 से 75000 जीआरटी	119.05	71.43
2.	75001 जीआरटी और अधिक	158.73	95.24

(एमओपीटी ने प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए कोई विस्तृत गणना नहीं भेजी है। यह विदित है कि 60,000 से 75,000 जीआरटी के प्रथम स्लैब के लिए दर दूसरे स्लैब के लिए निर्धारित दर के 75 प्रतिशत पर प्रस्तावित की गई है।)

टिप्पणियां:

- (1) उपर्युक्त जीआरटी स्लैब पोत के आकार से संबंधित हैं। उपर्युक्त दरें पोत के कुल जीआरटी पर लागू की जानी हैं और संवर्धनात्मक आधार पर नहीं।
- (2) उपर्युक्त लेवी बर्थ सं. 5, 6 एवं 7 में आने वाले पोतों के लिए लागू होगी और मौजूदा बर्थों, मूरिंग डॉल्फिन्स और बाह्य लंगरगाह में उनके लिए लागू नहीं होगी।
- (3) उपर्युक्त लेवी मौजूदा बर्थों, मूरिंग डॉल्फिन्स तथा बाह्य लंगरगाह पर आने वाले पोतों के लिए लागू होगी जैसे और जब समुद्र गहरा, आधुनिकीकरण, पुनर्निर्माण, सुदृढ़ीकरण के लिए लागू होगा।

(vii) कार्यनिष्पादन मानक:

संशोधित प्रस्ताव में, एमओपीटी ने आंतरिक और बाह्य पहुंच चैनल में अनुरक्षित की जाने वाली गहराई के लिए निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है जोकि निम्नवत् हैं:-

निष्पादन मानक

स्थान	अनुरक्षित की जाने वाली गहराई
आंतरिक चैनल	-19.50मी. से - 19.80 मी.
बाह्य चैनल	-19.80 मी. से - 20.10 मी.

(viii) एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ संशोधित प्रस्तावित दरमान भेजा है।

10.2. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, एमओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 4 फरवरी 2015 द्वारा संशोधित प्रस्ताव दिनांक 4 फरवरी 2015 की प्रति इस अनुरोध के साथ संबद्ध उपयोक्ताओं/भावी पीपीपी प्रचालकों को अग्रेषित की थी कि 3 दिनों की समयावधि में इस प्राधिकरण को अपने विचार/टिप्पणियां भेजें।

10.3. धरती ड्रेजिंग एंड इंफ्रास्ट्रक्चर लि0 (डीडीआईएल) ने अपने ईमेल दिनांक 9 फरवरी 2015 द्वारा एमओपीटी को प्रति पृष्ठांकित करते हुए संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। मै0 अदानी मुरुगांव पोर्ट टर्मिनल प्रा0 लि0 (एमपीटीपीएल) ने अपने ईमेल दिनांक 11 फरवरी 2015 द्वारा संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजते हुए अपना पत्र दिनांक 7 फरवरी 2015 संलग्न किया था। ये टिप्पणियां उसपर तत्काल टिप्पणियां प्रेषित करते हुए 11 फरवरी 2015 को एमओपीटी को अग्रेषित की गई थी। एमओपीटी ने अपने ईमेलों दिनांक 10 फरवरी 2015 और 12 फरवरी 2015 द्वारा उसपर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।

11. एमओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 10 फरवरी 2015 द्वारा मरकेटर लिमिटेड, एसडब्ल्यूपीएल और जीएमओईए की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजते समय, अपने ईमेल दिनांक 4 फरवरी 2015 द्वारा संशोधित प्रस्ताव में निम्नलिखित बदलाव किए थे। एमओपीटी द्वारा अनुरोध किए गए मुख्य बदलाव नीचे दिए गए हैं:-

(i) बदलाव और निष्पादन मानक निम्नवत् हैं:-

स्थान	अनुरक्षित की जाने वाली गहराई
आंतरिक चैनल	न्यूनतम -19.50 मी.
बाहरी चैनल	न्यूनतम -19.80 मी.

टिप्पणी: अनुरक्षित की जाने वाली गहराईयां वार्षिक अनुरक्षण निकर्षण के पूरा होने के तत्काल बाद है।

(ii) प्रस्तावित दरमान के लिए टिप्पणी 3 को बदलना निम्नवत् है:-

“यह लेवी भविष्य में आने वाले किन्हीं नये बर्थों और मौजूदा बर्थों पर भी लागू की जाएगी यदि गहरा किया जाता है।”

12. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

13. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i) मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) का प्रस्ताव सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड के अधीन आंतरिक चैनल (जोकि वर्तमान में 14.10 मीटर है) को 19.50 मीटर तक गहरा करने और बाह्य चैनल (जोकि वर्तमान में 14.40 मीटर है) को 19.80 मीटर तक गहरा करने की इसकी परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क सीमा निर्धारित करना है। एमओपीटी एक गहरा डुबाव वाला पत्तन नहीं है। केपसाइज/मिनी केपसाइज पोतों के प्रहस्तन में पत्तन को समर्थ बनाने के लिए डुबाव को गहरा करने के लिए, पीपीपी मोड पर एमओपीटी द्वारा यह परियोजना प्रस्तावित की गई है जिसके लिए निकर्षण लेवी के नाम से संदर्भ प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है। यह पीपीपी मॉडल पर केपिटल निकर्षण परियोजना को लेने के लिए महापत्तन क्षेत्र में प्रथम परीक्षण है, जैसाकि पत्तन द्वारा सही बताया गया है।

(ii) (क) 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.4 विनिर्दिष्ट करता है कि यदि महापत्तन न्यास के मद्देनजर, महापत्तन न्यास अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 दिशानिर्देशों के अधीन घटक विशेष के लिए निर्धारित प्रशुल्क उस घटक के लिए प्रतिनिधि संदर्भ प्रशुल्क नहीं है, तब महापत्तन विस्तृत तथा पर्याप्त औचित्य देते हुए परियोजना के लिए 2008 दिशानिर्देशों के अधीन संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव लेकर इस प्राधिकरण के पास जाने के लिए स्वतंत्र है।

(ख) यह अपने तरह की प्रथम परियोजना है और इसलिए 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन अथवा 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों को लागू करते हुए इसके पत्तन अथवा अन्य महापत्तन न्यास में अभी तक अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित नहीं किए गए हैं। ऐसी स्थिति में, इसने 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए 2013 दिशानिर्देशों के अधीन प्रस्ताव दाखिल किया है।

(iii) इस मामले के विश्लेषण की कार्यवाही में आगे बढ़ने से पहले, यहां पर बताना प्रासंगिक है कि अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश कोयला, लौह अयस्क, कंटेनर, लिक्विड प्रहस्तन टर्मिनल और बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल जैसी समर्पित सुविधाओं के लिए प्रतिमानक/दिशानिर्देश निर्धारित करते हैं। अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के दिशानिर्देश महापत्तन न्यासों में चैनल को गहरा करने के लिए अलग-से कोई प्रतिमानक/दिशानिर्देश निर्धारित नहीं करते हैं।

2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित किसी विशेष प्रतिमानकों के अभाव में और इस परियोजना, जोकि वर्ष 2014-15 के लिए परियोजनाओं के शेल्फ में पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा शामिल की गई परियोजनाओं में से एक है, के लिए संदर्भ प्रशुल्क की मांग करने के लिए एमओपीटी द्वारा

अभिव्यक्त तात्कालिकता और प्रस्ताव वर्ष के अंत में दाखिल किए जाने के मद्देनजर, इस प्राधिकरण के पास कोई अन्य विकल्प नहीं है परन्तु प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए एमओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में अंगीकृत पैरामीटरों और दृष्टिकोण पर विश्वास करना होगा।

तथापि, उपर्युक्त स्थिति का पता लगाने के लिए और एमओएस के विचारों के लाभ की मांग करते हुए यह मामला अलग से एमओपीटी को भेजा जा रहा है, यदि प्राप्त होता है, समान प्रकृति के भविष्य संदर्भ प्रशुल्क मामलों में लागू किया जाएगा। सावधानी बरतते हुए, यह स्पष्ट किया गया है कि एमओपीटी द्वारा अंगीकृत पैरामीटरों पर विचार करना इस परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने की सीमा तक सीमित है और किसी अन्य रूप से निर्मित नहीं होनी चाहिए क्योंकि यह प्राधिकरण ऐसी परियोजनाओं के लिए प्रतिमानकों के रूप में एमओपीटी द्वारा अंगीकृत पैरामीटर अनुमोदित कर रहा है।

- (iv) जैसाकि तथ्यात्मक स्थिति बताते पूर्ववर्ती अनुच्छेद में बताया गया है, एमओपीटी द्वारा दाखिल किया गया मूल प्रस्ताव 2016 से 2020 तक पांच वर्षों की अवधि के लिए कोयला यातायात पूर्वानुमानों पर आधारित था और 1,00,000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए एकल स्लैब में था। यह बताये जाने पर कि संदर्भ प्रशुल्क की मांग करने वाला इसका प्रस्ताव मानक क्षमता के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के अनुसार नहीं पाया गया है, एमओपीटी ने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 4 फरवरी 2015 दाखिल किया है। संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने बीओटी प्रचालकों में से एक अर्थात् साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) द्वारा प्रचालित बर्थ सं. 6 और दूसरे बीओटी प्रचालक अर्थात् अदानी मुरुगांव टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एमपीटीएल) द्वारा प्रचालित बर्थ सं. 7 में कोयला प्रहस्तन के लिए मानक सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर दो टियर जीआरटी स्लैबों प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने पूंजी लागत संशोधित की है और उक्त संशोधित प्रस्ताव दिनांक 4 फरवरी 2015 में निष्पादन मानकों का प्रस्ताव भी किया था। फरवरी 2014 में संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने के बाद, एमओपीटी ने भावी बीओटी प्रचालकों में से एक अर्थात् एमपीटीएल के आउटपुट के आधार पर अपने ईमेल दिनांक 10 फरवरी 2014 द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों में संशोधन किया था। एमपीटीएल की टिप्पणियों पर इसकी टिप्पणियां प्रेषित करते हुए अंतिम संप्रेषण एमओपीटी से 12 फरवरी 2015 को प्राप्त हुआ था।

एमओपीटी का अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 4 फरवरी 2015 और 10 फरवरी 2015 मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

- (v) प्रस्तावित परियोजना के लिए सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के लिए, पत्तन ने कोयला प्रहस्तन बर्थों अर्थात् बर्थ सं. 6 और 7 की सर्वोत्तम (घाट) क्षमता और सर्वोत्तम घाट निकासी क्षमता का निर्धारण किया है।

एमओपीटी ने बताया है कि वर्तमान में, वहां पर दो बीओटी प्रचालक कोयला प्रहस्तन कर रहे हैं। उनमें से एक बीओटी प्रचालक अर्थात् एसडब्ल्यूपीएल के पास दो बर्थ अर्थात् बर्थ सं. 5 और बर्थ सं. 6 हैं। बर्थ सं. स्टील और अन्य कार्गो के प्रहस्तन और बर्थ सं. 6 कोयला प्रहस्तन के लिए बताया गया है। एमओपीटी को उम्मीद है कि गहरा करने का लाभ बर्थ सं. 6 में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित कोयला पोतों द्वारा ही प्राप्त किया जाएगा।

संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए, एमओपीटी ने बर्थ सं. 6 कोयला पोतों के प्रहस्तन के संदर्भ में सर्वोत्तम क्षमता का निर्धारण किया था। एमओपीटी ने बताया है कि बीओटी प्रचालक अदानी मुरुगांव पोर्ट टर्मिनल लि0 (एमपीटीएल) ने बर्थ सं. 7, जोकि कोयला टर्मिनल है, में जून 2014 से इसके प्रचालन शुरू किए थे। इस प्रकार, संक्षेप में, एमओपीटी ने बर्थ सं. 6 और 7 में कोयला प्रहस्तन की सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर प्रस्तावित परियोजना के लिए कुल सर्वोत्तम क्षमता का निर्धारण किया है। सर्वोत्तम क्षमता के निर्धारण के संबंध में कुछ बिन्दुओं पर नीचे चर्चा की गई है:-

- (क) बोलीदाताओं में से एक, एमएल, ने यह योजना बांटने की मांग की थी कि बर्थ सं. 5 में सामान्य कार्गो प्रहस्तित किया जाएगा। पत्तन ने बताया है कि बर्थ सं. 5, 6 और 7 में प्रहस्तित पोतों का अधिकतम जीआरटी अभी तक अब मौजूदा ढुबावों के साथ 60,000 जीआरटी है। आंतरिक और बाह्य चैनल को गहरा करने के प्रस्ताव के साथ, बर्थ सं. 6 185000 डीडब्ल्यूटी के केपसाइज पोतों का प्रहस्तन करने में समर्थ है। एमओपीटी ने बताया है कि एक बार गहरा करने की कार्यवाही पूरी होने पर, एसडब्ल्यूपीएल का बर्थ सं. 5 केपसाइज पोतों के बर्थ सं. 6 में प्रहस्तन करने के लिए आंशिक रूप से अधिग्रहीत किया जाएगा। बर्थ सं. 6 एवं बर्थ सं. 5 का हिस्सा केपसाइज पोतों की बर्थिंग के लिए उपयोग किया जाएगा। चूंकि यदि दोनों बर्थों का रियायतप्राप्तकर्ता एक ही प्रचालक हो तो केपसाइज पोत की बर्थिंग का कोई मुद्दा नहीं होगा। तथापि, सर्वोत्तम क्षमता बर्थ सं. 6 के संदर्भ में एमओपीटी द्वारा निर्धारित क्षमता है जो मुख्य रूप से केप साइज पोत का प्रहस्तन होगा। एमओपीटी ने विभिन्न बिन्दुओं पर पत्तन से एमएल द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरणों संबंधित किया था। एमओपीटी को सभी तकनीकी ब्योरे और साध्यता रिपोर्ट इसके द्वारा यथा सहमत बोलीदाताओं के साथ बांटना चाहिए।

- (ख) बर्थ सं. 7 के संबंध में, बर्थ के समीप मौजूदा ढुबाव 14.50 मीटर है जैसाकि एमपीटीएल द्वारा बताया गया है। पत्तन एवं एमपीटीएल दोनों ने पुष्टि की है कि एमपीटीएल और एमओपीटी के बीच हुए रियायत करार में परिकल्पित बर्थ के डिजाइन और निर्माण के मद्देनजर बर्थ सं. 7 (-) 16.50 मी. तक निकर्षित किया जा सकता है। यह बर्थ सं. 7 में पोत के आकार को मिनी केप साइज तक सीमित करेगा। एमओपीटी और एमपीटीएल दोनों ने पुष्टि की है कि बर्थ के डिजाइन की वजह से बर्थ सं. 7 में केप साइज पोतों का प्रहस्तन नहीं किया जा सकता। इसलिए, संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण में, एमओपीटी ने बर्थ सं. 7 के संदर्भ में केवल मिनी केप पोतों पर ही निकर्षण लेवी का प्रस्ताव किया है।

रियायत करार खंड उद्धरित करते हुए, एमपीटीपीएल ने बताया है कि एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित चैनल को गहरा करने की इस परियोजना से एमपीटीपीएल में आने वाले पोतों पर निकर्षण लेवी द्वारा कोई अतिरिक्त बोझ नहीं पड़ना चाहिए। एमओपीटी ने एमपीटीपीएल द्वारा कही गई बात की जांच करने पर बताया था कि बर्थ सं. 7 के समीप निकर्षण विनिर्दिष्ट करने वाला खंड बर्थ सं. 7 को बड़े पोतों का प्रहस्तन करने के लिए, यदि और जब निकर्षण किया जाता है, और बाद में मौजूदा -14.10 मी. से अधिक चैनल के निकर्षण की स्थिति पर विचार करने के लिए रियायत करार में शामिल किया गया था। इसने तर्क दिया है कि रियायत करार में कहीं भी यह नहीं कहा गया है कि -16.50 मी0 की गहराइयों तक निकर्षण, यदि किया जाता है, पत्तन देयताओं में वृद्धि किए बिना

निःशुल्क किया जाएगा। इस परिदृश्य पर विचार करते हुए कि यदि इसे गहरा करने की परियोजना स्वयं पत्तन द्वारा चलाई जाती तो इस प्राधिकरण ने भी पत्तन के दरमानों के संशोधन के लिए पूंजी तथा अनुसंधान लागत पर विचार किया होता। अब अन्तर केवल यह है कि पत्तन द्वारा निकर्षण लेवी संग्रहीत किए जाने की बजाय, यह पीपीपी प्रचालक द्वारा संग्रहीत किया जाएगा। दिलचस्प है कि रियायत करार के अनुसार यह एएमपीटीपीएल की जिम्मेदारी है कि उक्त बर्थ के समीप निकर्षण के अलावा इसके बर्थ में आने वाले बड़े पोतों की सुविधा के लिए चैनल से बर्थ सं. 7 को जाने वाले मार्ग का निकर्षण किया जाए। एमओपीटी ने बताया है कि चैनल से बर्थ और बर्थ सं. 7 के समीप केपिटल निकर्षण इस परियोजना के पीपीपी प्रचालक द्वारा किया जाएगा जोकि एएमपीटीपीएल को सीधे लागत बचत होगी। इसके अलावा, पत्तन ने इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कि इस परियोजना में परिकल्पित 19.50 मी. गहरा करने से बर्थ सं. 7 में उपलब्ध वर्धित डुबाव का लाभ केवल 16.50 मी. तक होगा, इसने स्वयं दो टियर स्लैबों में दर का प्रस्ताव किया है। एमओपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में प्रथम स्लैब अर्थात् 60,000 जीआरटी से 75,000 जीआरटी तक के पोत, जिनके बर्थ सं. 7 में आने की संभावना है, के लिए और 75000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए दूसरे स्लैब हेतु लागू दर की तुलना में दर में 25 प्रतिशत की रियायत स्वीकृत करते हुए कम दर का प्रस्ताव किया है। एमओपीटी ने पत्तन में वर्तमान में प्रहस्तित अधिकतम 60000 जीआरटी के पोत आकार की बजाय 75000 जीआरटी तक के पोत लाते हुए पोत एजेंट को प्रोद्भूत होने वाले संभावित मालभाड़े लाभ का विश्लेषण भी भेजा है। पत्तन ने निवेदन किया है कि प्रथम स्लैब के लिए संग्रहीत किए जाने के लिए प्रस्तावित निकर्षण लेवी रु. 119.05 प्रति जीआरटी अर्थात् (जीआरटी से टनभार में परिवर्तित करने के लिए 60 प्रतिशत का कारक लागू करते हुए) रु. 71.43 प्रति टन की दर से प्रति टन में परिवर्तित, संग्रहीत करने का प्रस्ताव किया गया है। यह विचार करते हुए कि मालभाड़ा 3 से 4 अमेरिकी डॉलर प्रति टन कार्गो है, एमओपीटी ने बताया है कि मालभाड़े में निवल बचत 1.81 से 2.81 अमेरिकी डॉलर प्रति टन कार्गो होगी। इसके अलावा, पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित लेवी केवल तभी लागू होगी यदि 60,000 जीआरटी से अधिक के पोत बर्थ सं. 7 में आते हैं। यह वसूल नहीं किया जाएगा यदि वर्तमान पोत आकार जोकि 60,000 से कम बताया गया है, प्रहस्तित किए जाते हैं। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों के आधार पर, संदर्भ प्रशुल्क परिकलन में मिनी केप साइज पोतों अर्थात् 60,000 जीआरटी से अधिक और 75000 जीआरटी तक के पोतों को शामिल करने के प्रस्ताव पर विचार किया गया है।

- (ग) जब पत्तन से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि अन्य दो पीपीपी परियोजनाएं (लौह अयस्क टर्मिनल और बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल) और पत्तन के अपने बर्थों से यह उम्मीद नहीं की गई है कि इस परियोजना से वर्धित डुबाव का लाभ लिया जाए, एमओपीटी ने स्पष्ट रूप से बताया है कि निकर्षण लेवी वर्तमान में केवल बर्थ सं. 6 और 7 में कोयला पोतों पर लागू होगी। बर्थ सं. 9, जोकि एक समर्पित लौह अयस्क बर्थ है, केपसाइज पोतों के लिए तब तक गहरा नहीं किया जा सकता जब तक कुछ सुदृढीकरण कार्य नहीं किया जाता है। पत्तन इस स्थिति में बर्थ सं. 9 के सुदृढीकरण के लिए किसी निवेश का प्रयास नहीं कर रहा है और इसलिए इसे भी इस स्थिति में इस परियोजना के परिदृश्य में रखा गया है। इसने यह भी स्पष्ट किया है कि वर्तमान में निकर्षण लेवी केवल बर्थ सं. 6 और 7 में आने वाले पोतों पर ही लागू होगी और मौजूदा लौह अयस्क तब तक पोत निकर्षण लेवी आकर्षित नहीं करेंगे जब तक अन्य मौजूदा बर्थों के समीप का क्षेत्र, मूरिंग डॉलिफन्स तथा बाह्य लंगरगाह गहरे किए गए हैं। एमओपीटी द्वारा प्रेषित उपर्युक्त स्थिति जो संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए क्रक्स बनाता है, विश्वास किया गया है। किसी भी मामले में, पत्तन का प्रस्ताव पांच वर्षों के बाद प्रशुल्क की समीक्षा परिकल्पित करता है जिसपर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की जा रही है।

(vi) सर्वोत्तम क्षमता:

- (क) प्रहस्तन दरों के आधार पर सर्वोत्तम क्षमता:

(i) प्रहस्तन दरों के आधार पर सर्वोत्तम क्षमता बर्थ सं. 6 और 7 के लिए क्रमशः 12.39 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) और 8.94 एमटीपीए की दर से एमओपीटी द्वारा निर्धारित की गई है।

(ii) एमओपीटी द्वारा क्रमशः 10 प्रतिशत और 90 प्रतिशत पर परिकल्पित बर्थ सं. 6 के लिए पेनामेक्स पोत और केप साइज पोत की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

बर्थ सं. 7 के संबंध में, एमओपीटी द्वारा परिकल्पित पेनामेक्स पोत और मिनी केप साइज पोत की क्षमता की हिस्सेदारी क्रमशः 10 प्रतिशत और 90 प्रतिशत है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एमओपीटी ने अगस्त 2008 में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय केप साइज पोत, पेनामेक्स पोत और हैंडी मेक्स पोत की हिस्सेदारी क्रमशः 10 प्रतिशत, 80 प्रतिशत और 10 प्रतिशत पर परिकल्पित किया था जिसपर कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय विश्वास किया गया था। बर्थ सं. 7 के लिए 10 प्रतिशत और 90 प्रतिशत की दर से एमओपीटी द्वारा अब सुविचारित पेनामेक्स पोत और मिनी केपसाइज पोत की हिस्सेदारी अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए पत्तन द्वारा पहले प्रेषित पोतों की हिस्सेदारी से भिन्न है जिसे इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था। एमओपीटी द्वारा अब परिकल्पित पोत की हिस्सेदारी में परिवर्तन के कारण पत्तन द्वारा अस्पष्ट रह गए हैं। किसी मामले में, सर्वोत्तम घाट क्षमता न तो मौजूदा प्रस्ताव में सीमांकन कारक है और न ही यह बर्थ सं. 7 के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय सीमांकन कारक था। इस परियोजना के लिए मौजूदा कार्यवाही में 10 प्रतिशत की दर से पेनामेक्स पोत की क्षमता और 90 प्रतिशत की दर से मिनी केप साइज पोतों की हिस्सेदारी पर विश्वास किया गया है।

(iii) केप साइज पोत और पेनामेक्स पोत के लिए प्रहस्तन दर क्रमशः 50,000 टन प्रतिदिन और 35000 टन/दिन की दर से सुविचारित की गई है जोकि कोयला उतराई टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दर के अनुसार है। मिनी केप साइज पोत के लिए भी, एमओपीटी ने पेनामेक्स पोतों के लिए निर्धारित प्रहस्तन दर प्रतिमानक अंगीकृत करते हुए 35000 टन/दिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश केप साइज, पेनामेक्स तथा हैंडी मेक्स पोतों के लिए प्रहस्तन प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। मिनी केप साइज पोत रूपी कोई श्रेणी नहीं है। 2008 दिशानिर्देशों में मिनी केप साइज पोत के लिए किसी विशिष्ट प्रहस्तन प्रतिमानक के अभाव में, 35,000 टन की

दर से पेनामेक्स पोत के स्तर पर मिनी केप साइज पोतों के लिए एमओपीटी द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है। किसी भी स्थिति में, सर्वोत्तम (घाट) क्षमता मौजूदा मामले में सीमांकन कारक नहीं है और इसलिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण पर इस संशोधन का कोई प्रभाव नहीं पड़ने वाला है।

- (iv) प्रहस्तन दरों के आधार पर और कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित सूत्र लागू करते हुए, बर्थ सं. 6 और 7 की सर्वोत्तम (घाट) क्षमता एमओपीटी द्वारा 21.33 एमटीपीए निर्धारित की गई है।

(ख) सर्वोत्तम कार्गो निकासी क्षमता:

- (i) इन दो बर्थों की सर्वोत्तम कार्गो निकासी क्षमता 12,70,8000 टन (अर्थात् 12.71 मी.ट.) प्रतिवर्ष मूल्यांकित की गई है।
- (ii) सर्वोत्तम कार्गो निकासी क्षमता निर्धारित करने के लिए, पत्तन ने 4000 टन प्रति रैक की कार्गो वहन क्षमता पर विचार किया है। 4000 टन प्रति रैक का पैरामीटर प्रत्येक रैक के लिए 68 टन और औसतन 59 वैगन की दर से वैगनों की वहन क्षमता के रेलवे मानकों पर आधारित बताया गया है। इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।
- (iii) 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश 70 प्रतिशत का प्रतिमानक सर्वोत्तम उपयोग कारक के रूप में निर्धारित करता है। तथापि, पत्तन ने बताया है कि अनुरक्षण के लिए एक माह में एक दिन के सिवाय रेलवे प्रचालनों के लिए कोई पत्तन दिवस नहीं है और इसलिए कार्गो निकासी के लिए सर्वोत्तम क्षमता एक वर्ष में कुल 353 कार्यदिवसों (अनुरक्षण के लिए 365 दिन-12 दिन) के लिए पत्तन द्वारा मूल्यांकन किया गया है।
- (iv) उद्धरित करते हुए कि रैक की उपलब्धता एमओपीटी में अवरोध है और इन मोशन वैगन लोडिंग की शुरुआत के साथ रैकों/दिन की वर्तमान उपलब्धता पर आधारित है, पत्तन ने 12,70,800 मी.ट. (अर्थात् 4000 टन/रैक * 9 रैक/दिन * 353 दिन) की सर्वोत्तम कार्गो निकासी क्षमता मूल्यांकित की है। पत्तन ने बताया है कि निकासी क्षमता इन मोशन वैगन लोडिंग सिस्टम की मौजूदा लदाई क्षमता पर अतिरिक्त रैकों की उपलब्धता के साथ निकासी क्षमता में वृद्धि की जा सकती थी और तब भी जब रेलवे लाइनों को दोहरा करने का कार्य प्रगति पर है, पूरा हो चुका है। इन दो लेखों पर, एमओपीटी को अतिरिक्त 3 से 5 रैक प्रतिदिन 12 से 14 रैक प्रतिदिन के कुल प्रहस्तन को लेखा में लेते हुए अगले 5 वर्षों में उपलब्ध होगी। यह उद्धरित करते हुए, मूल्यांकन करते समय 9 रैक प्रतिदिन के लिए 12.71 एमटीपीए पर विचार किया था। एमओपीटी ने 16.944 एमटीपीए की दर से सर्वोत्तम कार्गो निकासी क्षमता भी भेजी है यदि 12 रैक/दिन उपलब्ध होते हैं और 19.768 एमटीपीए यदि 14 रैक प्रतिदिन उपलब्ध होते हैं। यह वर्धित सर्वोत्तम क्षमता एमओपीटी द्वारा पांच वर्षों के बाद संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा करने की जरूरत का औचित्य बताने के लिए है। परन्तु, मौजूदा कार्यवाही के लिए, संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए, पत्तन ने 12,70,800 मी.ट. की दर से सर्वोत्तम कार्गो निकासी पर विचार किया है।
- (v) जैसाकि पहले बताया गया है, 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कार्गो निकासी क्षमता के लिए कोई प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं। इसलिए, बर्थ सं. 6 और 7 में कोयला टर्मिनल के लिए सर्वोत्तम कार्गो निकासी क्षमता पर पहुंचने के लिए एमओपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण और आधार पर विश्वास किया गया है। इस प्रकार, एमओपीटी द्वारा यथा मूल्यांकित कार्गो निकासी क्षमता 12.71 एमटीपीए पर विश्वास किया गया है।

(ग) सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

दो क्षमताओं का निम्नतर 12.71 एमटीपीए होता है। यह बताना प्रासंगिक है कि पेनामेक्स पोत, केपसाइज तथा मिनी केपसाइज पोत सहित बर्थ सं. 6 और 7 की कुल सर्वोत्तम क्षमता 12.71 एमटीपीए है। पत्तन ने दो बर्थों बर्थ सं. 6 के लिए 9.50 एमटीपीए और बर्थ सं. 7 के लिए 3.21 एमटीपीए के बीच 12.71 एमटीपीए की कुल सर्वोत्तम क्षमता पृथक्कृत की है। पत्तन अधिकारियों से यह विदित हुआ है कि यह पृथक्करण एसडब्ल्यूपीएल पर वर्तमान में प्रहस्तित कोयला यातायात पर आधारित है और शेष सर्वोत्तम क्षमता बर्थ सं. 7 को आबंटित की गई है। इस पृथक्करण के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उपलब्ध करवाए गए किसी आधार के अभाव में, दो बर्थों के बीच एमओपीटी द्वारा पृथक्कृत सर्वोत्तम क्षमता पर विश्वास किया गया है। चूंकि गहरा करने का लाभ 60,000 जीआरटी से अधिक के पोतों को लाभ होने की उम्मीद है, इसलिए पत्तन ने संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए कुल सर्वोत्तम क्षमता से पेनामेक्स पोत की हिस्सेदारी को अलग रखा है।

इस प्रयोजन के लिए, एमओपीटी ने पेनामेक्स पोत की हिस्सेदारी से संबंधित सर्वोत्तम क्षमता के 10 प्रतिशत को अलग रखा है और आखिरकार केप साइज/मिनी केप साइज पोत से संबंधित सर्वोत्तम क्षमता के 90 प्रतिशत (अर्थात् 12.71 एमटीपीए * 90%) = 11.44 एमटीपीए पर विचार किया है। उपर्युक्त दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, बर्थ सं. 6 में पोतों की सर्वोत्तम क्षमता भी बर्थ सं. 6 के लिए केप साइज पोत और बर्थ सं. 7 के लिए मिनी केप साइज पोत की सर्वोत्तम क्षमता पर ही विचार करने के लिए बर्थ सं. 6 के लिए 8.55 एमटीपीए अर्थात् 9.80 एमटीपीए का 90 प्रतिशत और बर्थ सं. 7 के लिए 2.89 एमटीपीए अर्थात् 3.21 एमटीपीए का 90 प्रतिशत एमओपीटी द्वारा समायोजित किया गया है। संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए जैसाकि पहले बताया गया है, एमओपीटी द्वारा 11.44 एमटीपीए पर मूल्यांकित कुल सर्वोत्तम क्षमता और बर्थ सं. 6 के लिए 8.55 एमटीपीए पर और बर्थ सं. 7 के लिए 2.89 एमटीपीए के बीच पृथक्करण, एमओपीटी द्वारा यथा प्रेषित, पर विश्वास किया गया है और विचार किया गया है।

(vii) पूंजी लागत:

- (क) एमओपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत में मोबिलाइजेशन लागत, डिमोबिलाइजेशन लागत तथा केपिटल निकर्षण लागत शामिल है। जैसाकि पहले बताया गया है, आंतरिक तथ बाह्य चैनल को गहरा करने के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए 2008 के प्रशुल्क

दिशानिर्देशों में कोई प्रतिमानक निर्धारित नहीं किए गए हैं और पीपीपी मॉडल के अधीन जाने के बाद भारत में महापत्तन न्यासों में यह पहला परीक्षण है। इस तरह की परियोजना के लिए किन्हीं प्रतिमानकों के अभाव में, पूंजी लागत में शामिल की गई मदों की सूची एमओपीटी द्वारा यथा अनुमानित सुविचारित की गई है।

पत्तन ने मृदा के केपिटल निकर्षण का अनुमान लगाने के लिए रु. 170/- प्रति घ.मी. और चट्टान के केपिटल निकर्षण के लिए रु. 1800/- प्रति घ.मी. की इकाई दर अंगीकृत की है।

- (ख) एमओपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 4 फरवरी 2015 में 0.125 मिलियन घ.मी. चट्टान और 14.775 मिलियन घ.मी. मृदा पर अनुमानित केपिटल निकर्षण की मात्रा केंद्रीय जल एवं बिजली संसाधन स्टेशन (सीडब्ल्यूपीआरएस) से प्राप्त हुई सूचना पर आधारित बताया गया है, जिसपर विश्वास किया गया है।

- (ग) भावी बोलीदाताओं में से एक मै. मरकेटर लिमिटेड (एमएल) ने बताया है कि रु. 1,800 प्रति घ.मी. की दर से चट्टान के केपिटल निकर्षण के लिए एमओपीटी द्वारा सुविचारित दर बहुत कम है। वर्तमान इकाई दर, एमएल के अनुसार, रु. 5000 से रु. 8000 प्रति घ.मी. के बीच है। अन्य भावी बोलीदाता प्रचालक मै0 धरती ड्रेजिंग एंड इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड (डीडीआईएल) ने भी यही देखा था कि केपिटल निकर्षण के लिए इकाई दर रु. 4000/- प्रति घ.मी. से कम नहीं है। एमएल और डीडीआईएल दोनों एमओपीटी से केपिटल निकर्षण लागत पर पुनर्विचार करने का अनुरोध किया था। एमएल ने यह भी बताया था कि डिमोबिलाइजेशन लागत सामान्यतः मोबिलाइजेशन का 50 प्रतिशत होना चाहिए अर्थात् मोबिलाइजेशन लागत के लगभग 10 प्रतिशत की बजाय रु. 25 करोड़ का 50 प्रतिशत अर्थात् पत्तन द्वारा सुविचारित रु. 2.70 करोड़ होना चाहिए।

भावी बोलीदाताओं द्वारा किए गए उपर्युक्त निवेदनों के मददेनजर, हमारे अनुरोध पर, एमएल ने जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी), मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) और विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में चट्टान निकर्षण के लिए इकाई दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजा है जिसे इसकी जांच करने के लिए एमओपीटी के साथ सांझा किया गया था। एमओपीटी ने जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में निकर्षण करार के रूप में एमएल द्वारा प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य की जांच करने के बाद एमओपीटी ने बताया था कि जेएनपीटी में, सेवा प्रदाता से चट्टान की ड्रिलिंग और ब्लास्टिंग करने और उसके बाद उसके निकर्षण करने की अपेक्षा की गई थी। एमओपीटी के अनुसार, एमएल द्वारा प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य की जांच करने के बाद, चट्टान की ड्रिलिंग और ब्लास्टिंग की कुल लागत रु. 2285 प्रति घ.मी. है और पूर्व-संव्यवहारित चट्टान के निकर्षण की लागत रु. 1543.36/- प्रति घ.मी. है। एमओपीटी ने बताया है कि एमबीपीटी में निकर्षण परियोजना में भी ड्रिलिंग तथा ब्लास्टिंग के साथ चट्टान का पूर्व-संव्यवहार शामिल है और इसलिए दर अधिक है। एमओपीटी के मामले में, तथापि, पत्तन ने बताया है कि चट्टान एक बहुत ही मौसमी चट्टान है और ड्रिलिंग तथा ब्लास्टिंग की अपेक्षा नहीं करती है तथा विश्वस्त है कि चट्टान निकर्षण की पूंजी लागत का अनुमान लगाने के लिए इसके द्वारा अंगीकृत रु. 1800/- प्रति घ.मी. की इकाई दर उचित है। पत्तन ने आगे यह भी तर्क दिया है कि उसने एमओपीटी से लगभग 200 कि.मी. दूर जयगढ़ पत्तन में कार्य करने वाली प्रख्यात निकर्षण कम्पनी द्वारा उद्धरित दरें अंगीकृत की हैं और अर्जित की जाने वाली निकर्षण गहराईयां तथा जयगढ़ में चैनल की लम्बाई भी इसकी परियोजना के लिए तुलनीय है। एमओपीटी ने मृदा निकर्षण के लिए रु. 170/- प्रति घ.मी. और जयगढ़ पत्तन से इसके द्वारा प्राप्त किए गए चट्टान निकर्षण के लिए रु. 1800/- की बातचीत हुई दर की प्रति भी भेजी है जिसे पत्तन द्वारा इस परियोजना के लिए अंगीकृत किया गया है। चूंकि एमओपीटी इसके द्वारा अंगीकृत इकाई दर के लिए विश्वस्त है और जोर दिया है कि पत्तन द्वारा अंगीकृत दर उचित है जोकि दस्तावेजी साक्ष्य के साथ तर्कसंगत ठहराया गया है, पत्तन द्वारा यथा अनुमानित पूंजी लागत पर विश्वास किया गया है और इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (घ) पत्तन ने कुल पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत पर विचार किया है जोकि 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।

- (ङ) कुल पूंजी लागत एमओपीटी द्वारा अनुमानित स्तर पर रु. 316.45 करोड़ सुविचारित की गई है।

- (च) नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है।

(viii) प्रचालन लागत:

एमओपीटी द्वारा अनुमानित प्रचालन लागत में अनुरक्षण निकर्षण लागत, मूल्यहास तथा बीमा शामिल है। चैनल निकर्षण संभावना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु किन्हीं विशिष्ट प्रतिमानकों के अभाव में, यह देखा गया है कि, एमओपीटी ने इस परियोजना की प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के प्रयोजन के लिए बर्थ किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक अंगीकृत किए हैं। प्रचालन लागत के अनुमान पर नीचे चर्चा की गई है:-

- (क) एमओपीटी ने बताया है कि इस परियोजना की शुरुआत के बाद, पीपीपी प्रचालक आंतरिक तथा बाह्य चैनलों एवं बर्थ 5, 6 तथा 7 के अनुरक्षण निकर्षण के लिए जिम्मेदार होगा। 6 मिलियन घ.मी. के 70 प्रतिशत अर्थात् 4.2 मिलियन घ.मी. की दर से अनुरक्षण निकर्षण की मात्रा पर विचार करते हुए तथा रु. 90 प्रति घ.मी. की इकाई दर लागू करते हुए, एमओपीटी ने रु. 37.80 करोड़ प्रतिवर्ष की दर से अनुरक्षण निकर्षण लागत का अनुमान लगाया है।

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश बर्थ के निर्माण की पूंजी लागत और बर्थिंग सेवाओं के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के लिए बर्थ के समीप किए गए निकर्षण की लागत का प्रतिमानक निर्धारित करता है। जब पत्तन से निर्धारित प्रतिमानक स्तर से उच्चतर स्तर पर अनुरक्षण निकर्षण लागत के अनुमान का औचित्य बताने के लिए अनुरोध किया गया था, तब पत्तन ने स्पष्ट किया है कि 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित 1 प्रतिशत का प्रतिमानक बर्थ के समीप बर्थ निकर्षण के अनुरक्षण के लिए है। पत्तन ने तर्क दिया है कि

सामान्य तौर पर बर्थ के समीप निकर्षण की लागत महत्वपूर्ण नहीं है। परन्तु इसके विपरीत, इसकी मौजूदा पीपीपी परियोजना पूरी तरह से इसके निकर्षण के बारे में है और कोई सिविल निर्माण शामिल नहीं है। पत्तन ने औचित्य दिया है कि 2013-14 तथा 2014-15 के दौरान पत्तन द्वारा प्रोद्भूत वास्तविक निकर्षण लागतें क्रमशः रु. 24.59 करोड़ और रु. 27.92 करोड़ हैं, और वह (-) 14.10 मीटर पर गहराई अनुरक्षित करने के लिए भी है। मौजूदा प्रस्ताव आंतरिक चैनल पर 19.50 मीटर और बाह्य चैनल पर 19.80 मीटर गहराई बनाए रखने के लिए परिकल्पना करता है जोकि निष्पादन प्रतिमानकों के लिए आधार तैयार करता है। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण को लेखा में लिया गया है।

(ख) अनुरक्षण निकर्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए एमओपीटी द्वारा सुविचारित निकर्षित की जाने वाली सिल्ट की मात्रा 6 मिलियन घ.मी. का 70 प्रतिशत अर्थात् 4.2 मिलियन घ.मी. है। एमएल ने बताया है कि सिल्टेशन मात्रा एमओपीटी द्वारा परिकल्पित स्तर से भिन्न हो सकता है और अनुरक्षण निकर्षण मात्रा पर सीमा और मेकनिजम डिवाइस बनाए रखने का अनुरोध किया है कि यदि निकर्षित की जाने वाली सिल्ट की मात्रा अधिकतम सीमा से कम पाई जाती है तो बोलीदाता लाभ पत्तन को दे देगा और यदि यह अधिक पाया जाता है तो पत्तन अनुरक्षण निकर्षण के लिए अतिरिक्त लागत हेतु बोलीदाता को क्षतिपूर्ति करेगा। पत्तन ने फरवरी 2014 के अपने संशोधित प्रस्ताव में इस मद पर कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है। एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि निकर्षित की जाने वाली सिल्ट की कुल 6 मिलियन घ.मी. मात्रा पत्तन में मौजूदा सिल्टेशन के आधार पर केंद्रीय जल एवं बिजली अनुसंधान स्टेशन (सीडब्ल्यूपीआरएस) द्वारा किए गए अध्ययन पर आधारित है। पत्तन ने निष्पादन मानकों में निर्धारित न्यूनतम स्तर पर आंतरिक तथा बाह्य चैनल और बर्थ सं. 5, 6 तथा 7 में गहराई को बनाए रखने के लिए 6 मिलियन घ.मी. की कुल अनुरक्षण निकर्षण मात्रा के 70 प्रतिशत का निकर्षण करने की परिकल्पना की है और अनुरक्षण निकर्षण का शेष 30 प्रतिशत पत्तन के स्वयं के बर्थ से संबंधित पत्तन द्वारा किया जाएगा बताया गया है। पत्तन को विश्वास है कि इसके पूर्व अनुभव के आधार पर सीडब्ल्यूपीआरएस द्वारा पूर्वानुमानित सिल्टेशन मात्रा उपलब्ध हैं। एमओपीटी द्वारा बताई गई उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, इस प्राधिकरण ने इस लागत मद के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित अनुमान पर आगे बढ़ने का निर्णय लिया है।

(ग) अनुरक्षण निकर्षण लागत की इकाई दर रु. 90/- प्रति घ.मी. अनुमानित किया गया है। पत्तन ने इस आधार पर उक्त इकाई का औचित्य दिया है कि यह पत्तन के हाल ही के अनुरक्षण निकर्षण करार के लिए संविदाकार द्वारा उद्धरित दर है और इसलिए इसपर विश्वास किया गया है। एमएल द्वारा कही गई बात के संबंध में कि रु. 90 की इकाई दर ईंधन कीमत में उतार-चढ़ाव की वजह से भविष्य में भिन्न-भिन्न होगा, यहां पर बताना प्रासंगिक है कि 2013 दिशानिर्देशों के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत की दर से वार्षिक सूचकांकन के अधीन है जोकि एमएल द्वारा बताई गई ईंधन लागत में सूचकांकन का ध्यान रखेगी है।

(घ) उपर्युक्त पैरा (क) से (ग) में दी गई स्थिति के मद्देनजर, एमओपीटी द्वारा यथा अनुमानित रु. 37.80 लाख की अनुरक्षण निकर्षण लागत पर विश्वास और विचार किया गया है।

(ङ) एमओपीटी ने कुल पूंजी लागत के 1 प्रतिशत की दर से बीमा लागत का अनुमान लगाया है और कुल पूंजी लागत पर मूल्यहास का अनुमान भी लगाया है। इस संबंध में, यहां पर बताना प्रासंगिक है कि हालांकि 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश बर्थ किराया प्रभारों पर पहुंचने के लिए बर्थ लागत और निकर्षण की 1 प्रतिशत की दर से प्रचालन लागत को सीमित करते हैं, परन्तु इस बात से इंकार नहीं किया जा सकता कि कोई भी परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा कवरेज की मांग करती है और तथ्य कि परिसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट की वजह से मूल्यहास होगा इससे भी इंकार नहीं किया जा सकता। एमओपीटी में कोयला टर्मिनल सहित अन्य महापत्तन न्यासों के लिए अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करने के समय, इस स्थिति को स्वीकार किया गया था और अन्य महापत्तन न्यासों में बर्थिंग सेवाओं से वार्षिक राजस्व अपेक्षा का मूल्यांकन करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा बीमे की लागत और मूल्यहास पर विचार किया गया था।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, 1 प्रतिशत की दर से बीमा लागत का अनुमान लगाने के लिए प्रतिमानक लागू करने की एमओपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण तथा पूंजी लागत पर मूल्यहास प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के समय इस मामले में भी सुविचारित किया गया है।

मूल्यहास के संबंध में, एमओपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में स्ट्रेटलाइन पद्धति के अधीन कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार लागू दरों के आधार पर 3.17 प्रतिशत की दर से मूल्यहास पर विचार किया है। यहां पर बताना प्रासंगिक है कि अन्य मामलों में, मूल्यहास 3.34 प्रतिशत की दर से सुविचारित किया गया है। चूंकि 3.17 प्रतिशत की दर से एमओपीटी द्वारा सुविचारित मूल्यहास दर अन्य मामलों में सुविचारित 3.34 प्रतिशत के बहुत ही करीब है और इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कि संदर्भ प्रशुल्क परिकलन पर कोई महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ने की संभावना नहीं है, मूल्यहास एमओपीटी द्वारा अनुमानित स्तर पर बनाए रखा गया है।

(च) उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, चैनल गहरा करने की परियोजना के लिए कुल प्रचालन लागत एमओपीटी द्वारा यथा अनुमानित रु. 51 करोड़ पर सुविचारित किया गया है।

(ix) एमओपीटी द्वारा अनुमानित इस परियोजना की कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) रु. 101.62 करोड़ है जोकि अनुमानित पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ रु. 50.63 करोड़ और रु. 51 करोड़ की प्रचालन लागत का जोड़ है। एमओपीटी द्वारा यथा अनुमानित एआरआर जोड़ करने की वजह से कुछ मामूली बदलाव के अधीन सुविचारित किया गया है जोकि एमओपीटी द्वारा अनुमानित रु. 101.62 लाख की बजाय रु. 101.63 लाख होता है।

(x) एमओपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने और उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार दर पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना के साथ इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित करने के लिए विवरण **अनुबंध-I** रूप में संलग्न किया गया है।

- (xi) सम्पूर्ण अनुमानित राजस्व अपेक्षा निकर्षण लेवी से वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने सम्पूर्ण अनुमानित एआरआर की वसूली करने के लिए प्रति जीआरटी आधार पर निकर्षण लेवी का प्रस्ताव किया है। इस प्रयोजन के लिए, इसने केपसाइज और मिनी केपाइज पोत का पार्सल आकार क्रमशः 1,85,000 टन और 1,20,000 टन परिकल्पित किया है और पोत की इन दो श्रेणियों का औसत जीआरटी क्रमशः 1,11,000 जीआरटी और 72,000 जीआरटी परिकल्पित किया गया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि इसके द्वारा अंगीकृत पोत पैरामीटर पोत एजेंटों तथा अन्य स्रोतों से इसके द्वारा प्राप्त की गई प्रतिपुष्टि पर आधारित है। एमओपीटी द्वारा अंगीकृत पोत पैरामीटरों पर विश्वास किया गया है।

इस दर पर पहुंचने के लिए, पत्तन पोतों की दो श्रेणियों के औसत पार्सल आकार द्वारा विभाजित करते हुए और बर्थ सं. 7 के लिए 2.89 एमटीपीए पर मिनी केपसाइज पोतों द्वारा कोयला कार्गो की सर्वोत्तम क्षमता और बर्थ सं. 6 के लिए 8.55 एमटीपीए की सर्वोत्तम क्षमता पर विचार करते हुए क्रमशः 46 और 24 पर बर्थ सं. 6 के लिए केपसाइज पोतों और बर्थ सं. 7 पर मिनी केप साइज पोतों की संख्या पर पहुंचा है।

पत्तन ने 4 फरवरी 2014 के संशोधित प्रस्ताव में निकर्षण लेवी दो टियर स्लैबों अर्थात् 60,000 जीआरटी से 75,000 जीआरटी के पोत और 75000 जीआरटी से अधिक के पोत, में प्रस्तावित की है। जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने रियायती दर अर्थात् दूसरे स्लैब अर्थात् 75000 जीआरटी के लिए दर की तुलना में प्रथम स्लैब के लिए 25 प्रतिशत की रियायत प्रस्तावित करने के कारणों का औचित्य बताया है ताकि बर्थ सं. 7 में मिनी केप साइजपोतों के प्रहस्तन को प्रोत्साहित किया जा सके। संक्षेप में, इसका अर्थ है कि प्रथम स्लैब के लिए दर दूसरे स्लैब के लिए दर के 75 प्रतिशत पर निर्धारित की गई है। एमओपीटी के संशोधित प्रस्ताव और पत्तन द्वारा स्पष्ट किए गए दृष्टिकोण के आधार पर, यह गणना एमओपीटी द्वारा निर्धारित और इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित प्रस्तावित दर के लिए विस्तृत गणना दर्शाने के लिए की गई है जोकि **अनुबंध-1** का हिस्सा है।

सामान्य तौर पर विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना के समय प्रचलित विनियम दर लागू करते हुए रुपए कीमत को डॉलर रूप में परिवर्तित करते हुए अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित किए गए हैं। तथापि, यह प्राधिकरण, अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ किराया/संदर्भ बर्थ किराया को अंतिम रूप देते समय, उल्लिखित कारणों से केवल रुपए में अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार अनुमोदित करने का निर्णय पहले ही ले चुका है। इसलिए, रुपए रूप में प्रस्तावित निकर्षण लेवी प्रस्तावित करने वाला मौजूदा प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है।

उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, 60001 से 75000 जीआरटी के पोतों के लिए रु. 119.05 प्रति जीआरटी और विदेशगामी पोत के लिए 75001 जीआरटी और अधिक के पोतों के लिए रु. 158.73 प्रति जीआरटी की दर से निकर्षण लेवी के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित दर अनुमोदित की गई है। पत्तन ने अपने विदेशी काउंटर भाग के लिए निर्धारित दर के 60 प्रतिशत पर तटीय पोत के लिए दर का प्रस्ताव भी किया है। तटीय पोत के लिए प्रस्तावित दर 60001 से 75000 जीआरटी के पोतों के लिए रु. 71.43 प्रति जीआरटी और 75001 जीआरटी और अधिक के पोतों के लिए रु. 95.24 जीआरटी है। तथापि, तटीय पोत के लिए प्रस्तावित रियायती प्रशुल्क पर पहुंचने के समय तटीय पोत के लिए रियायती दरों के राजस्व प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है। चूंकि पत्तन ने बताया है कि केवल विदेशगामी पोत प्रस्तावित परियोजना का लाभ प्राप्त करेंगे, इसलिए तटीय कार्गो/पोत के लिए रियायती दर निर्धारित करने पर राजस्व वसूली पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा और इसलिए रियायती दर इस संबंध में सरकारी नीति के अनुसार एमओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित की गई है।

- (xii) एमओपीटी ने दो महत्वपूर्ण कारणों से पांच वर्षों के बाद प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा करने की मांग की है। जैसाकि पूर्व अनुच्छेदों में पहले ही बताया गया है, इस कार्यवाही में संदर्भ प्रशुल्क पत्तन के अनुसार आंतरिक एवं बाह्य चैनल निकर्षण को गहरा करने का लाभ प्राप्त करने की संभावना वाले वर्तमान में बर्थ सं. 6 एवं 7 पर कोयला पोतों के आधार पर निर्धारित किया गया है। तथापि, एमओपीटी ने मजबूती से विचार व्यक्त किए हैं कि अन्य पीपीपी परियोजनाएं हो सकती हैं जिसे इस केपिटल निकर्षण परियोजना की वजह से भविष्य में लाभ हो सकता है। इसके अलावा, एमओपीटी तथा अन्य मौजूदा पत्तन बर्थों द्वारा मौजूदा बर्थ सं. 9 में प्रहस्तित लौह अयस्क पोत जिन्हें वर्तमान में इस परियोजना के लिए निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क के परिदृश्य से बाहर रखा गया है, इस गहरा करने की परियोजना का लाभ प्राप्त कर सकते हैं यदि इन बर्थों को परियोजना अवधि के दौरान भविष्य में गहरा किया जाता है। दूसरा महत्वपूर्ण कारक संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए सुविचारित 12.71 एमटीपीए की सर्वोत्तम क्षमता 9 रैंक प्रतिदिन की उपलब्धता पर आधारित है जोकि पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित प्रमुख अवरोध है। एमओपीटी ने सर्वोत्तम क्षमता को बढ़ाकर 16.94 मिलियन टन और 19.77 मिलियन टन करने के लिए सर्वोत्तम क्षमता का मूल्यांकन किया है यदि रेलवे द्वारा रैकों में वृद्धि करते हुए और साउथ वेस्टर्न रेलवे (एसडब्ल्यूआर) द्वारा रेलवे लाइनों को दोहरा करने के साथ जिसका परियोजना का चरण 1 पहले ही शुरू हो चुका है, जैसाकि एमओपीटी द्वारा बताया गया है, उपलब्ध रैकों की संख्या को बढ़ाकर क्रमशः 12 और 14 रैंक प्रतिदिन किया जाता है। पत्तन का यह मत है कि यदि संदर्भ प्रशुल्क की 5 वर्षों के बाद समीक्षा नहीं की जाती है तो इसके परिणामस्वरूप पीपीपी प्रचालक को विंडफाल लाभ होने लगेगा। यहां पर बताना प्रासंगिक है कि 2013 एवं 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश परियोजना अवधि के दौरान परियोजना प्रोफाइल में बदलाव की वजह से इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क की किसी समीक्षा के बारे में नहीं बताया गया है। वर्तमान मामले में, तथापि, पत्तन ने परियोजना में अनिश्चितता के दो क्षेत्रों को प्रमुखता से पेश किया है, जिसका अनुमान इस अवस्था में नहीं लगाया जा सकता जिसका अब निर्धारित किए गए संदर्भ प्रशुल्क पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ेगा और परिणामस्वरूप प्रचालक को विंडफाल लाभ होगा जैसाकि एमओपीटी द्वारा बताया गया है कि यदि पांच वर्षों के बाद समीक्षा नहीं की जाती है। ऐसी स्थिति में, पांच वर्षों के बाद संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा करने वाले पत्तन के प्रस्ताव पर विचार किया जाना है। इसलिए, इस आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क की ऐसे किसी समय में समीक्षा की जाएगी जब एक वर्ष में औसतन 9 रैंक प्रतिदिन के बाद रैकों की संख्या में औसतन वृद्धि की जाती है अथवा यदि बर्थ सं. 5, 6 और 7 से इतर कोई अन्य बर्थ इस गहरा करने की परियोजना का लाभ प्राप्त करते हैं अथवा इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से पांच वर्षों के बाद, जो भी पहले हो। सभी भावी बोलीदाताओं एवं रियायत करार में बोली लगाए जाने के समय पर ही बोली दस्तावेज में स्पष्ट करना चाहिए कि इस आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा की जाएगी जब रेलवे द्वारा उपलब्ध करवाए गए रैकों की औसत संख्या में एक वर्ष में औसतन 9 रैंक प्रतिदिन से अधिक की वृद्धि की जाती है अथवा बर्थ सं. 5, 6 और 7 से इतर कोई बर्थ परियोजना को गहरा करने की परियोजना अथवा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से पांच वर्षों के बाद, जो भी पहले हो, लाभ प्राप्त करता है। भूस्वामी पत्तन एमओपीटी अकेले की यह सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी होगी कि एक प्रस्ताव अब निर्धारित किए गए संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए प्रस्ताव तत्काल दाखिल किया जाए जब रेलवे रैंक उपलब्धता बढ़ाता है जो एक वर्ष में औसतन 9 रैंक प्रतिदिन की औसत से अधिक पार करता है अथवा इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से पांच वर्षों के बाद, जो भी पहले हो। संयोगवश, इस प्राधिकरण ने हाल ही में कांडला पत्तन न्यास में एकल प्वाइंट मूरिंग

के प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित संदर्भ प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/60/2014-केपीटी दिनांक 2 जनवरी 2014 में भी उस परियोजना के लिए भी परिकल्पित कुछ अनिश्चितता के मद्देनजर केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा करने की अनुमति दी थी।

- (xiii) एमओपीटी ने यह कहते हुए निकर्षण लेवी अनुसूची के अधीन टिप्पणी प्रस्तावित की है कि अनुसूची में निर्धारित दो जीआरटी स्लैब पोत के आकार से संबंधित है और पोत के कुल जीआरटी पर लागू किए जाने हैं और संवर्धनात्मक आधार पर लागू नहीं किए जाने हैं। प्रस्तावित टिप्पणी भी सही नहीं पाई गई है और इसलिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित किया गया है।
- (xiv) एमओपीटी ने दूसरी टिप्पणी प्रस्तावित की है कि प्रस्तावित निकर्षण लेवी बर्थ सं. 5, 6 और 7 में आने वाले पोतों के लिए लागू होगी और मौजूदा बर्थों, मूरिंग डॉल्फिनों और बाह्य लंगरगाह में उनके लिए लागू नहीं होगी। बर्थ सं. 5 इस टिप्पणी में शायद इसलिए जोड़ा गया है क्योंकि बर्थ सं. 6 में आने वाले केप साइज पोत आंशिक रूप से बर्थ सं. 5 भी अधिग्रहीत करेंगे। प्रस्तावित टिप्पणी भी सही पाई गई है और इसलिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित किया गया है।
- (xv) एमओपीटी ने पहले यह कहते हुए टिप्पणी (3) प्रस्तावित की थी कि संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित निकर्षण लेवी मौजूदा बर्थों, मूरिंग डॉल्फिनों और बाह्य लंगरगाह में आने वाले पोतों के लिए लागू होगी जब और जैसे समुद्र दोबारा गहरा किया जाता है, आधुनिक बनाया जाता है, पुनर्निर्मित किया जाता है, सुदृढ़ बनाया जाता है अथवा रिफरबिश किया जाता है। तत्पश्चात्, इसने यह कहते हुए प्रस्तावित टिप्पणी को संशोधित करने का अनुरोध किया था कि यह लेवी भविष्य में आने वाले किन्हीं नए बर्थों पर भी लागू होगी और मौजूदा बर्थों पर भी लागू होगी यदि गहरा किया जाता है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित टिप्पणी इसके मौजूदा प्रस्ताव के अनुसार पाई गई है और इसलिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित किया गया है।
- (xvi) एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित तीन टिप्पणियों के अलावा, यह एक और टिप्पणी संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित की गई है कि दरमान में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क की इस प्राधिकरण द्वारा समीक्षा की जाएगी यदि रेलवे द्वारा उपलब्ध करवाए गए रैकों की औसत संख्या एक वर्ष में औसतन 9 रैक प्रतिदिन से अधिक होगी अथवा बर्थ सं. 5, 6 एवं 7 से इतर कोई अन्य बर्थ इस गहरा करने की परियोजना का लाभ प्राप्त करता है अथवा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से पांच वर्षों के बाद, जो भी पहले हो, प्राप्त करेगा।
- (xvii) एमओपीटी ने निकर्षण लेवी से संबंधित अनुसूची के अधीन केवल तीन टिप्पणियों का प्रस्ताव किया है। एमओपीटी द्वारा अग्रेषित मसौदा प्रस्तावित दरमान उस सीमा तक पूरा नहीं किया गया है कि इसने परिभाषाएं और सामान्य निबंधन एवं शर्तें निर्धारित नहीं की थीं जोकि अन्य पीपीपी परियोजनाओं के लिए संदर्भ प्रशुल्क/अपक्रंट प्रशुल्क अनुसूची दरमानों में एकसमान रूप से निर्धारित किए गए हैं। ऐसी स्थिति में, सामान्य शब्दावली जैसे विदेशगामीपोत और तटीय पोत तथा प्रासंगिक सामान्य निबंधन एवं शर्तें जैसे पोत की स्थिति, विलंबित भुगतानों पर ब्याज, बिलों को अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित करना, तटीय पोत के लिए पोत संबंधित प्रभार विदेशगामी पोत के लिए दरों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं और आदेश सं. टीएमपी/21/2014-एमओपीटी दिनांक 30 सितम्बर 2014 द्वारा एमओपीटी में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में यथा निर्धारित प्रचालक पर आरोप्य उचित समय के बाद विलंब के लिए उपयोक्ताओं को प्रभारों की अदायगी करने की आवश्यकता नहीं होगी, विषय प्रस्ताव के लिए भी संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित किए गए हैं।
- (xviii) 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि निष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किया जाए। हालांकि 2013 के संशोधित दिशानिर्देश इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा नहीं करते हैं कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों को देखे, यह अनुमान लगाना अनुचित नहीं है कि पत्तन उचित तथा अर्जित किए जाने योग्य निष्पादन मानक प्रस्तावित करेंगे।
- शुरुआत में एमओपीटी ने कहा था कि निष्पादन मानक इस परियोजना के लिए लागू नहीं हैं। 2013 दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के प्रावधानों को प्रमुखता से पेश किए जाने पर, एमओपीटी ने निष्पादन मानक प्रस्तावित किए थे। पत्तन ने अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 4 फरवरी 2014 में (-) 19.50 मीटर से (-) 19.80 मीटर के बीच आंतरिक चैनल और बाह्य चैनल में (-) 19.80 मी. से (-) 20.10 मी. में अनुरक्षित की जाने वाली गहराई के संदर्भ में निष्पादन मानक प्रस्तावित किए थे। भावी बीओटी प्रचालकों में से एक एसडब्ल्यूपीएल ने बताया था कि मानसून के दौरान सिल्टेशन की वजह से प्रस्तावित डुबाव को अनुरक्षित रखना मुश्किल होगा और इसलिए मानसून के दौरान गहराई कम करने के लिए भत्ता होना चाहिए। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कही गई उपर्युक्त बात के मद्देनजर, एमओपीटी ने निष्पादन मानक संशोधित किए हैं और आंतरिक चैनल एवं बाह्य चैनल में क्रमशः (-) 19.50 मीटर और (-) 19.80 मीटर पर अनुरक्षित किए जाने वाली गहराई का प्रस्ताव किया है। इसने यह टिप्पणी भी प्रस्तावित की थी कि अनुरक्षित की जाने वाली गहराईयां एसडब्ल्यूपीएल द्वारा बताई गई चिंता को संबोधित करने के लिए प्रत्येक वर्ष अनुरक्षण निकर्षण के पूरा होने के तत्काल बाद हैं। प्रस्तावित टिप्पणी के साथ संशोधित प्रस्तावित निष्पादन मानक एमओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किए गए हैं।
- (xix) एमओपीटी ने ऐसे सूचकांकन के लिए सुविचारित किया जाने वाला आधार डब्ल्यूपीआई देते हुए प्रतिवर्ष स्वतः समायोजन के लिए सूचकांकन से संबंधित सामान्य टिप्पणी का प्रस्ताव भी नहीं किया था। चूंकि संदर्भ प्रशुल्क गणना में सुविचारित लागत अनुमान वर्ष 2014 से संबंधित बाजार दर पर आधारित हैं, इसलिए 1 जनवरी 2014 के रूप में स्वतः समायोजन के लिए सुविचारित किया जाने वाला आधार डब्ल्यूपीआई निर्धारित करने के लिए उपयुक्त और प्रासंगिक पाया गया है। इस संबंध में उपयुक्त टिप्पणी संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई है।

14.2. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण मुरुगांव पत्तन न्यास में आंतरिक और बाह्य पहुंच चैनल को गहरा करने के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित करता है और इसे निष्पादन मानकों के साथ अधिसूचित करता है।

14.3. एमओपीटी यह सुनिश्चित करे कि यह प्रस्ताव अब निर्धारित किए गए संदर्भ प्रशुल्क की तत्काल समीक्षा करने के लिए दाखिल किया गया है जब रेलवे एक वर्ष में औसतन 9 रैंक प्रतिदिन से अधिक रैंक उपलब्धता में वृद्धि करता है अथवा यदि बर्थ सं. 6 तथा 7 से इतर बर्थ और अन्य कोई पीपीपी परियोजना गहरी की जाती है ताकि इस गहरा करने की परियोजना का लाभ प्राप्त किया जा सके।

14.4. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानक बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाएंगे और तत्पश्चात पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार, एमओपीटी को यह सलाह दी जाती है कि संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानक बोली दस्तावेज में शामिल करे और बाद में पीपीपी परियोजना के मामले में रियायत करार में शामिल करे।

14.5. उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से, प्रशुल्क को उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित हो जाएगा जोकि सम्पूर्ण रियायत अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, पीपीपी प्रचालक आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से पहले कम से कम 90 दिन, प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से अधिक प्रचालन के दूसरे वर्ष के आगे से निष्पादन मानकों ("निष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा निष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा। निष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से लागू होगा और सम्पूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।

14.6. यह प्रस्ताव रियायत करार में यथा शामिल किए गए पिछले 12 महीनों अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन की वास्तविक संख्या के लिए, जैसी भी स्थिति हो, निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्रमाणपत्र के साथ इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा।

14.7. प्रस्ताव प्राप्त होने पर, यह प्राधिकरण, प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में दिए गए निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर एमओपीटी के विचार प्राप्त करेगा।

14.8. पिछले 12 महीनों में रियायत करार में यथा शामिल किए गए निष्पादन मानक प्रचालक द्वारा अर्जित नहीं करने की स्थिति में, यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए निष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और प्रचालक आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।

14.9. एमओपीटी के मतों पर विचार करने के बाद, यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में शामिल किए गए निष्पादन मानक अर्जित किए गए हैं, तो यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक निष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।

14.10. निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण निष्पादन मानक और प्रचालक द्वारा इसका अनुपालन देखेगा। यह प्राधिकरण प्रचालक द्वारा निष्पादन मानकों की उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क को स्वीकृत अथवा खारिज करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों से जुड़े परिशिष्ट में निर्दिष्ट उदाहरण का अनुसरण करेगा।

14.11. प्रचालन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी प्रचालक से प्राप्त निष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा बशर्ते स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछली 12 महीनों की अवधि में निष्पादन मानक अर्जित किए गए हों। पीपीपी प्रचालक, तीसरे वर्ष से आगे निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क के लिए, स्वतंत्र इंजीनियर से उपलब्धि प्रमाणपत्र के साथ निष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क प्रस्ताव 1 मार्च तक प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से लागू किया जाने वाला निष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

14.12. संशोधित 2013 दिशानिर्देशों के खंड 6.2 में यथा विनिर्दिष्ट यदि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित निष्पादन मानकों के पीपीपी प्रचालक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत होती है तो वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, अभ्यावेदन की जांच की जाएगी तथा मुरुगांव पत्तन न्यास को अपने निष्कर्ष देगा। मुरुगांव पत्तन न्यास तत्संबंधी रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर जरूरी कार्यवाई करने के लिए बाध्य होगा।

14.13. संशोधित 2013 दिशानिर्देशों के खंड 6.3.1 में यथा विनिर्दिष्ट, रियायत करार पर हस्ताक्षर होने के 15 (पन्द्रह) दिनों के भीतर, संबद्ध प्रचालक रियायत करार इस प्राधिकरण को अग्रप्रेषित करेगा और जिसे उसकी वेबसाइट पर प्रदर्शित किया जाएगा।

14.14. संशोधित 2013 दिशानिर्देशों के खंड 6.3.2 में यथा विनिर्दिष्ट, पीपीपी प्रचालक पोत यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट एवं प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्टें इस प्राधिकरण को प्रेषित करेगा। तिमाही रिपोर्टें प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक माह के भीतर पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी। कोई अन्य सूचना जिसकी इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षा की जाती है, भी उन्हें समय-समय पर प्रेषित की जाएगी।

14.15. संशोधित 2013 दिशानिर्देशों के खंड 6.3.3 में यथा विनिर्दिष्ट, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक से प्राप्त हुई सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील भेजे गए कुछ आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं करने के बारे में पीपीपी प्रचालक से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोध के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और प्रकाशित किए जाने पर उनके राजस्व/प्रचालन पर पड़ने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव के संबंध में विस्तृत औचित्य दिए जाएंगे। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

14.16. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमानों तथा शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरणों अथवा निवर्चन की अपेक्षा करते हुए कोई प्रश्न उठता है तो यह मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

14.17. परियोजना के लिए निष्पादन मानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाएंगे। प्रचालक से यह अपेक्षा की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानों तक निष्पादन करे।

14.18. प्रचालक का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा मॉनीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष एमओपीटी को अग्रप्रेषित करेगा। यदि प्रचालक के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो एमओपीटी प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन—III/4/असा./143/2014(354)]

अनुबंध I				
मुरुगांव पत्तन न्यास में पीपीपी मोड के अधीन केपसाइज और मिनी केपसाइज पोतों के लिए पहुंच चैनल को गहरा करने के लिए निष्कर्षण लेवी वसूल करने के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु लागत विवरण				
क्र.सं.	विवरण	एमओपीटी के पहले प्रस्ताव दिनांक 23-12-2014 में अनुमान	एमओपीटी के दूसरे प्रस्ताव दिनांक 4-2-2015 में अनुमान	टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान
I	सर्वोत्तम क्षमता			
(i)	सर्वोत्तम क्षमता			
(क)	एमओपीटी द्वारा यथा प्रेषित (बर्थ सं. 6 एवं 7 में) कोयला की प्रहस्तन दर के आधार पर सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए मूल्य			
	(i) बर्थ सं. 6:			
	(क). केपसाइज	सर्वोत्तम क्षमता एमओपीटी द्वारा मूल्यांकित नहीं की गई है। पत्तन के प्रस्ताव में उल्लेख किया गया है कि यह यातायात पूर्वानुमानों के आधार पर 5 वर्षों के लिए निर्धारित औसत प्रति टन दर पर आधारित है।	1,14,97,500	1,14,97,500
	(ख). पेनामेक्स		(90 प्रतिशत हिस्सेदारी ' 50000 उतराई दर टनों में/दिन ' 70 प्रतिशत ' 365 दिन)	(90 प्रतिशत हिस्सेदारी ' 50000 उतराई दर टनों में/दिन ' 70 प्रतिशत ' 365 दिन)
			8,94,250	8,94,250
			(10 प्रतिशत हिस्सेदारी ' 35000 उतराई दर टनों में/दिन ' 70 प्रतिशत ' 365 दिन)	(10 प्रतिशत हिस्सेदारी ' 35000 उतराई दर टनों में/दिन ' 70 प्रतिशत ' 365 दिन)
	बर्थ सं. 7 में कोयला प्रहस्तन की कुल सर्वोत्तम क्षमता (टन/वार्षिक)		1,23,91,750	1,23,91,750
	(i) बर्थ सं. 7:			
	(क). केपसाइज		80,48,250	80,48,250
			(90 प्रतिशत हिस्सेदारी ' 35000 उतराई दर टनों में/दिन ' 70 प्रतिशत ' 365 दिन)	(90 प्रतिशत हिस्सेदारी ' 35000 उतराई दर टनों में/दिन ' 70 प्रतिशत ' 365 दिन)
	(ख). पेनामेक्स		8,94,250	8,94,250
			(10 प्रतिशत हिस्सेदारी ' 35000 उतराई दर टनों में/दिन ' 70 प्रतिशत ' 365 दिन)	(10 प्रतिशत हिस्सेदारी ' 35000 उतराई दर टनों में/दिन ' 70 प्रतिशत ' 365 दिन)
	बर्थ सं. 7 में कोयला प्रहस्तन की कुल सर्वोत्तम क्षमता (टन/वार्षिक)	--	89,42,500	89,42,500
	बर्थ सं. 6 एवं 7 में कुल सर्वोत्तम क्षमता टनों में/वार्षिक	--	2,13,34,250	2,13,34,250
(ii)	सर्वोत्तम निकासी क्षमता (बर्थ सं. 6 एवं 7 में प्रहस्तित कोयला के लिए)			
	(क). यदि रैकों की सं. 9 प्रतिदिन हो	पत्तन द्वारा मूल्यांकन नहीं किया गया है	1,27,08,000	1,27,08,000
			(9 रैक ' 4000 टन/रैक ' 353 दिन)	(9 रैक ' 4000 टन/रैक ' 353 दिन)
	(ख). यदि रैकों की सं. 12 प्रतिदिन हो		1,69,44,000	1,69,44,000
			(12 रैक ' 4000 टन/रैक ' 353 दिन)	(12 रैक ' 4000 टन/रैक ' 353 दिन)
	(ग). यदि रैकों की सं. 14 प्रतिदिन हो		1,97,68,000	1,97,68,000
			(14 रैक ' 4000 टन/रैक ' 353 दिन)	(14 रैक ' 4000 टन/रैक ' 353 दिन)
	एमओपीटी द्वारा सुविचारित कुल सर्वोत्तम निकासी क्षमता जैसी 9 रैक/दिन के साथ क्र. सं. (i) (क) में है (टनों में/वार्षिक)	--	1,27,08,000	1,27,08,000
(iii)	एमओपीटी द्वारा निर्धारित सर्वोत्तम निकासी क्षमता (मिलियन टनों में/वार्षिक)	--	12.71	12.71
(iv)	केपसाइज/मिनी केपसाइज पोतों की हिस्सेदारी के लिए कुल सर्वोत्तम क्षमता के 90 प्रतिशत पर संदर्भ प्रशुल्क परिकलन में सुविचारित सर्वोत्तम क्षमता (जैसा एमओपीटी द्वारा दिया गया है)	--	11.44	11.44

II	पूँजी लागत			
(क)	निकर्षण गतिविधि	रु. करोड़ों में	रु. करोड़ों में	रु. करोड़ों में
(i)	मोबिलाइजेशन लागत	25.00	25.00	25.00
(ii)	डि मोबिलाइजेशन लागत	2.70	2.70	2.70
(iii)	सामान्य मृदा में निकर्षण	235.45	251.18	251.18
		(13.85 मिलियन घ.मी. ' रु. 170)	(14.775 मिलियन घ.मी. ' रु. 170)	(14.775 मिलियन घ.मी. ' रु. 170)
(iv)	चट्टान में निकर्षण	27.00	22.50	22.50
		(0.15 मिलियन घ.मी. * #- 1800)	(0.125 मिलियन घ.मी. * #- 1800)	(0.125 मिलियन घ.मी. * #- 1800)
	कुल (क+ख+ग+घ)	290.15	301.38	301.38
(ख)	जोड़े 5 प्रतिशत विविध लागत	14.51	15.07	15.07
	गहरा करने की परियोजना के लिए कुल पूँजी लागत (क+ख)	304.66	316.45	316.45
III	प्रचालन लागत अनुमान			
	(i) अनुरक्षण निकर्षण लागत	37.80	37.80	37.80
		(6 मिलियन घ.मी. * 70% * 90/घ.मी.)	(6 मिलियन घ.मी. * 70% * 90/घ.मी.)	(6 मिलियन घ.मी. * 70% * 90/घ.मी.)
	(ii) मूल्यहास	10.18	10.03	10.03
		(304.66 का 3.34%)	(316.45 का 3.17%)	(316.45 का 3.17%)
	(iii) बीमा @ 1%	3.05	3.16	3.16
		(304.66 का 1%)	(316.45 का 1%)	(316.45 का 1%)
	कुल प्रचालन लागत (i+ii+iii)	51.02	51.00	51.00
IV	वार्षिक राजस्व अपेक्षा			
(क)	वार्षिक राजस्व अपेक्षा एआरआर			
	(i) कुल प्रचालन लागत	51.02	51.00	51.00
	(ii) नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ ? @ 16%	48.75	50.63	50.63
	कुल राजस्व अपेक्षा	99.78	101.62	101.63

इसके प्रस्ताव दिनांक 4-2-2015 के अनुसार और टीएएमपी द्वारा सुविचारित एमओपीटी द्वारा निकर्षण लेवी का परिकलन

क्र.सं.	विवरण	केपसाइज पोतों के लिए बर्थ सं. 6	मिनी केपसाइज पोतों के लिए बर्थ सं. 7	कुल
(i)	कोयला प्रहस्तन के लिए बर्थ सं. 6 एवं 7 की सर्वोत्तम क्षमता (जैसी एमओपीटी द्वारा दी गई है) (मिलियन टनों में)	9.50	3.21	12.71
(ii)	केपसाइज और मिनी केपसाइज पोतों द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले कोयला कार्गो की सर्वोत्तम क्षमता (जैसी एमओपीटी द्वारा दी गई है) (मिलियन टनों में) (I का 90 प्रतिशत)	8.55	2.89	11.44
(iii)	औसत डीडव्यूटी (टन)	1,85,000	1,20,000	--
(iv)	औसत जीआरटी (टन)	1,11,000	72,000	--
(v)	औसत पार्सल आकार (टन)	1,85,000	1,20,000	--
(vi)	पोतों की सं. (ii/v)	46	24	70
(vii)	पोतों का जीआरटी (vi*iv)	51,06,000	17,28,000	68,34,000
(viii)	अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा	--	--	101.63
(ix)	विदेशगामी पोतों के लिए दर (रु. में/जीआरटी)			
	(क). 75001 जीआरटी और अधिक के पोतों के लिए (टिप्पणी 1 में यथा परिकलित)		158.73	
	(ख). 60001 से 75000 जीआरटी के पोतों के लिए [ix(क) का 75%]		119.05	
(x)	तटीय पोतों के लिए दर (रु. में/जीआरटी)			
	(क). 75001 जीआरटी और अधिक के पोतों के लिए [ix(क) का 60%]		95.24	
	(ख). 60001 से 75000 जीआरटी के पोतों के लिए [ix(ख) का 60%]		71.43	

टिप्पणी: 1

(i)	राजस्व अपेक्षा (रु. करोड़ों में)	101.63
(ii)	बर्थ सं. 6 की जीआरटी	51,06,000
(iii)	बर्थ सं. 7 की जीआरटी	17,28,000
(iv)	कुल जीआरटी	68,34,000
(v)	$5106000x + 1728000 * 0.75x$	6402000x
(vi)	X अर्थात् बर्थ सं. 6 के लिए दर (विदेशगामी पोत के लिए)	(i/v) 158.73
(vii)	बर्थ सं. 7 के लिए दर (विदेशगामी पोत के लिए)	(0.75 * vi) 119.05

अनुबंध-II**मुरुगांव पत्तन न्यास**

पीपीपी मोड के अधीन केपसाइज और मिनी केपसाइज पोतों के लिए पहुंच चैनल को गहरा करने के लिए निकर्षण लेवी वसूल करने हेतु संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

1.1 परिभाषाएं:

इस दरमान में जब तक कि अन्यथा अपेक्षित नहीं हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i) “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस प्राप्त भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii) “विदेशी पोत” का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।

1.2 सामान्य शर्तें एवं निबंधन

- (i) पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ “तटीय” अथवा विदेशगामी श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (ii) सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुकूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (iii) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज
- (क) प्रयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
- (ग) वापसियों में विलंब की गिनती सेवाओं को पूरा करने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब को टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल देने की तारीख के 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाता है जहां इस दरमान में प्रभारों का अग्रिम भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (iv) सभी परिगणित प्रभार बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (v) (क) दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम हैं; इसी प्रकार, रियायत और छूट निम्नतम स्तर हैं। प्रचालक कम दरें वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक रियायत और छूट दे सकता है, यदि वे ऐसा चाहे तो।
- (ख) प्रचालक भी दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तियुक्त बना सकता है, यदि वे ऐसा चाहें तो, यदि ऐसे युक्तिकरण से प्रयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत दी जा सकती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होंगी।
- (ग) प्रचालक को ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों के युक्तिकरण की सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों में बाद में किए जाने वाले किसी भी परिवर्तन की सार्वजनिक अधिसूचना देते रहनी होगी बशर्त नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (vi) उपयोक्ताओं को प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

2. निकर्षण लेवी:

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआटी (रु०)	
		विदेशी पोत	तटीय पोत
1.	60001 से 75000 जीआरटी	119.05	71.43
2.	75001 जीआरटी एवं अधिक	158.73	95.24

टिप्पणियां:

- (1) उपर्युक्त जीआरटी स्लैब पोत के आकार से संबंधित हैं। उपर्युक्त दरें पोत के कुल जीआरटी पर लागू होंगी और संवर्धनात्मक आधार पर लागू नहीं होंगी।
- (2) उपर्युक्त लेवी बर्थ सं. 5, 6 एवं 7 में आने वाले पोतों के लिए लागू होगी और मौजूदा बर्थों, मूरिंग डॉल्फिनों तथा बाह्य लंगरगाह में उनके लिए लागू नहीं होंगी।
- (3) यह लेवी भविष्य में आने वाले किन्हीं नए बर्थों और मौजूदा बर्थों, यदि गहरे किए जाते हैं, पर लागू होगी।
- (4) ऊपर निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा समीक्षा की जाएगी यदि रेलवे द्वारा उपलब्ध करवाए गए रैकों की औसत संख्या में एक वर्ष में औसतन 9 रैक प्रतिदिन से अधिक वृद्धि होती है अथवा यदि बर्थ सं. 5, 6 एवं 7 से इतर कोई बर्थ इस गहरा किए जाने की परियोजना का लाभ प्राप्त करते हैं अथवा इस प्राधिकरण द्वारा आदेश की अधिसूचना की तारीख से पांच वर्षों के बाद, जो भी पहले हो।

उपर्युक्त अनुसूची (2) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु केवल 1 जनवरी 2014 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।

अनुबंध - III

निकर्षण लेवी के लिए निष्पादन मानक

स्थान	अनुरक्षित की जाने वाली गहराई
आंतरिक चैनल	न्यूनतम – 19.50 मी.
बाह्य चैनल	न्यूनतम – 19.80 मी.

टिप्पणी: अनुरक्षित की जाने वाली गहराईयां प्रत्येक वर्ष अनुरक्षण निकर्ष के पूरा होने के तत्काल बात की हैं।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 20th March, 2015

No. TAMP/69/2014-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Mormugao Port Trust for fixation of Reference tariff for deepening of the inner and outer approach channel for capesize and mini capesize vessel under PPP mode, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/69/2014-MOPT

Mormugao Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM:

- (i) Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. C. B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 25th day of February, 2015)

This case relates to a proposal received from Mormugao Port Trust (MOPT) for fixation of Reference tariff for deepening of the inner and outer channel approach channel for capesize and mini capesize vessel under PPP mode.

2. The Ministry of Shipping (MOS) has issued revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 which is made effective from 9 September, 2013. In pursuance of the said guidelines the MOPT has filed the subject proposal for fixing additional port dues for deepening of the approach channel at the MOPT. With reference to the subject proposal clause 2.2. of the revised 2013 guidelines is reproduced below:

“The Reference Tariff (“the Reference Tariff”) for each commodity/category of commodities and each service/category of service or combination of service or services, as the case may be, shall be determined by TAMP for each Port based on a proposal from the concerned major Port. Such proposal shall contain the

proposed Reference Tariff and “**Performance Standards**”. The **Reference Tariff** will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. In case no tariff has been fixed for that commodity at that Major Port Trust or if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major Port Trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned Major Port Trust can propose to TAMP any other tariff fixed under 2008 Tariff guidelines in any other major Port Trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification. While adopting the Reference tariff, the tariff set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January, of the year as prescribed in the relevant tariff order of TAMP under 2008 guidelines and 1st January, of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified. On receipt of the proposal, TAMP shall notify the Reference Tariff and Performance Standards within 15 days of receipt.”

Further, as per clause 2.4. of the 2013 revised guidelines, if no tariff fixed under 2008 guidelines is available the port trust can approach this Authority and this Authority shall determine the tariff by applying the principles of 2008 guidelines within 45 days of receipt of the proposal.

3.1. The MOPT has submitted the subject proposal alongwith the feasibility report undercover of its email dated 23 December, 2014 under PPP mode. The points made by the MOPT in its proposal for filing under 2013 guidelines following the principles of 2008 guidelines are summarized below:

- (i) The Government has introduced 2013 guidelines for determination of tariffs for projects at Major Ports. These guidelines are applicable for any projects taken up for implementation through private sector participation and Port’s own projects.
- (ii) As per the 2013 guidelines, the Reference Tariff will be the highest tariff fixed for the commodity under the 2008 guidelines with suitable escalation as provided in the guidelines. In case there is no tariff fixed for a particular commodity under the 2008 guidelines, the highest tariff in the nearest Major Port is to be considered. In case this is also not available, tariffs are to be determined by applying the principles of 2008 guidelines.
- (iii) This proposal is based on the 2008 guidelines for fixation of the upfront tariff as there is no comparable project of capital dredging under the PPP model in MOPT or in any other Major Port Trust.

3.2. The main points made by the MOPT in its proposal are summarized below:

- (i) The port is strategically located to cater to the needs of the coal requirement for steel and power plants situated in Karnataka. Its main user, JSW steel imports about 7 million tons of coal and exports about 1 million ton of finished steel products through its port. However, their coal requirement is in excess of 15 million tons and have to depend on ports on the Eastern Coast for coal import despite the MOPT being closer to their steel plant. Coal import for JSW is carried out at the berth No. 6, which is operated by South West Port Ltd. (SWPL), and berth No. 7, operated by Adani Port Terminal Ltd. Coal Importers stand to gain significantly in terms of freight benefit if imports are done through capesize vessels.
- (ii) Taking into account the growing competition from private ports and other Major Ports in the vicinity, the MOPT has decided to deepen the approach channel for capesize vessels. The outer channel which is presently dredged to (-)14.40 m is to be deepened to (-)19.80 m and the inner channel from (-)14.10 m to (-)19.50 m. This will facilitate navigation of capesize vessels at any state of tide.
- (iii) The exports of iron ore has come to a grinding halt due to ban on its exports imposed by the Supreme Court Order in October 2012. The ban has now been relaxed. However, iron ore exports are yet to gain steam. Even, worldwide iron ore prices have slumped. Since the iron ore markets continue to be depressed and also taking into account that iron ore exports are unlikely to achieve the former glory, export of ore through capesize vessels has not been considered for the purpose of fixation of tariff. Further, berth No. 9 which is a dedicated iron ore berth cannot be deepened for capesize vessels unless some kind of strengthening work is undertaken. Hence, at this stage the port is not contemplating to make any investment for strengthening of berth No. 9. Capesize vessels can be topped up at stream after partial loading at berth, a procedure which was earlier adopted.
- (iv) According to the Guidelines of 2008, the revenue requirement is the sum of Operating costs and 16% Return on Capital Employed. In the case of Deepening of the Approach Channel, the capital cost will comprise the following:
 - (a) Cost of Mobilising Resources
 - (b) Cost of Dredging the Outer Channel from (-)14.40 m to (-)19.80 m
 - (c) Cost of Dredging the Inner Channel from (-)14.10 m to (-)19.50 m
 - (d) Cost of De-Mobilising Resources

(v) Capital Cost:

The total capital cost for the entire project is ₹304.66 crores consisting broadly as follows:

(i)	Total Quantity to be dredged	14 million cum.
(ii)	Quantity of rock to be dredged	0.15 million cum.
(iii)	Mobilization cost	₹25.00 Crores
(iv)	De Mob. cost	₹2.70 Crores
(v)	Dredging in ordinary soil 13.85 million cum. @ ₹170/-	₹235.45 Crores
(vi)	Dredging in rock 0.15 million cum. @ ₹1800/-	₹27.00 Crores
(vii)	Total	₹290.15 Crores
(vii)	Add 5% Miscellaneous Cost	₹14.51 Crores
(viii)	Grand Total	₹304.66 Crores

(vi) Annual Revenue Requirement:

The Annual Revenue Requirement (ARR) for the proposed project for proposing additional port dues is calculated as below:

Sr. No.	Particulars	₹ in Crores
(i)	ROCE @ 16%	48.75
(ii)	Maintenance Dredging Cost (70% of 6.00 million Cum.) @ ₹90/Cum	37.80
(iii)	Depreciation @ 3.34%	10.18
(iv)	Insurance @ 1%	3.05
(v)	Annual Revenue Requirement	99.78

(vii) The revenue required for deepening of the approach channel is proposed to be recovered in the form of additional port dues. The additional port dues which is proposed to be recovered on per GRT basis only from the capesize vessels calling at the port. These capesize vessels are projected to be only foreign vessels. The details of the capesize vessels are as below:

Capesize Vessels	Vessel parameters
Average DWT for Capesize Vessels	1,85,000 T
Average GRT for Capesize Vessels	1,00,000 T
Average Parcel Size for Capesize Vessels	1,85,000 T

(viii) Based on the above and the projected coal traffic during the period 2015 to 2029, the rate per GRT is tabulated as below:

Sr. No	Period	Projected Coal Traffic (in Million Tonnes)	No. of Vessels	Total GRT	Rate per GRT(in ₹)
(i)	2015	9.00	49	4900000	203.63
(ii)	2016	10.00	54	5400000	184.78
(iii)	2017 to 18	12.00	65	6500000	153.51
(iv)	2019 to 20	12.00	65	6500000	153.51
(v)	2021 to 23	12.00	65	6500000	153.51
(vi)	2024 to 26	13.00	70	7000000	142.54
(vii)	2027 to 29	14.00	76	7600000	131.29

3.3. Based on the above, the MOPT has proposed additional port dues as average of 5 years starting from 2016 to 2020 is proposed as below:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT (₹)	
		Foreign Vessel	Coastal Vessel
1.	Vessels above 1,00,000 GRT	158.89	95.33

(The average rate for five years 2016 to 2020 comes to ₹159.76 per GRT and not ₹158.89 per GRT as proposed by the port)

3.4. As the present PPP project is first of its kind, the MOPT has proposed to fix the upfront tariff for the initial period of 5 years and revise the same, if necessary, based on the 5 years actuals and revised projections if any.

4.1. It is relevant here to mention that the 2008 guidelines do not enumerate the norms for fixing the tariff for prescribing additional port dues for deepening of the approach channel. Clause 2.4 of the 2013 guidelines requires this Authority to notify the reference tariff and the performance standards. The MOPT has, however, not furnished the performance standards along with the proposal. The proposal is also not accompanied with copy of its Board Approval on proposed reference tariff proposal.

4.2. In view of that while acknowledging the proposal, the MOPT was requested vide our letter dated 29 December, 2014 to furnish the performance standards and the requisite approval of its Board of Trustees to us and directly to the user associations/PPP operators to be consulted in this case. The MOPT was also requested and to confirm that this action is taken by the port.

4.3. The MOPT, in response, vide its email dated 05 January, 2015 has submitted that its Board has approved to take up the project under the PPP mode and has furnished the Board Agenda, Proceedings and Resolution No. 56 of 12.12.2014 for the subject work. Further, the MOPT has submitted that the PPP operator will be required to deepen the channel and later maintain the depths. No operation will be involved since pilotage of vessels will be carried out by the Port. Hence, for this particular proposal performance standards will not be applicable. It has further submitted that the Board approval is being circulated to the PPP operators and user associations.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, the MOPT proposal dated 23 December, 2014 was circulated to all concerned users/user organisations and the prospective PPP operators, as per the list furnished by the port, for comments vide our letter dated 29 December, 2014. The comments received from the users/user organisations and prospective PPP Operators were forwarded to MOPT as feedback information. The MOPT has responded to the comments of the said users vide its e-mail dated 04 February, 2015 and 10 February, 2014.

6. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the MOPT was requested vide our letter dated 21 January, 2015 to furnish additional information/clarifications on various points. The MOPT has, subsequent to the joint hearing vide its letter dated 4 February, 2015, furnished its reply on the queries raised. A summary of queries raised by us and the response of the MOPT is brought out in the subsequent paragraph.

7. A joint hearing on the case in reference was held on 22 January, 2015 at the MOPT. The MOPT made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the MOPT and the concerned users/users organization, Prospective bidders and PPP Operators have made their submissions.

8.1. As decided at the joint hearing, Adani Mormugao Port Terminal Ltd. (AMPTL) and Mercator Ltd. (ML) were requested vide our letter dated 29 January, 2015 to submit in writing the arguments made by them at the joint hearing within five days' time with a copy endorsed to MOPT. M/s. Mercator Ltd. was also requested to furnish documentary evidence in support of the unit rate for dredging rock indicated by them at the joint hearing to MOPT and to this Authority. On receipt of the above written submission/documentary evidence, the MOPT was to examine the same and furnish its comments thereon within five days thereafter.

8.2. As agreed at the joint hearing, the MOPT was requested vide our letter dated 29 January, 2015 to take action and furnish additional information/clarification on the following points:

- (i) MOPT to submit its slightly revised proposal immediately and also simultaneously forward it to all the stakeholders, with a request to respond within 3 days thereafter. The MOPT to confirm whether the action on this point is taken by the MOPT.
- (ii) MOPT to furnish response to the queries raised by us under cover of our letter dated 21 January, 2015 latest by 30 January, 2015.
- (iii) Mercator Ltd., while furnishing its comments on the proposal which was forwarded to MOPT vide our letter dated 12 January, 2015 has sought some information and clarification on few points from the port. The MOPT to furnish the requisite information and clarification to the ML with a copy endorsed to this Authority.

9.1. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 8.1. above, the AMPTL vide its email dated 31 January, 2015 has furnished its response with a copy endorsed to MOPT. The MOPT, vide its email dated 7 February, 2015 submitted their arguments in writing made by them at the joint hearing.

9.2. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 8.1. above, Mercator Ltd. (ML) has also, vide its letter dated 4 February, 2015 furnished documentary evidence in support of the unit rate for dredging rock indicated by them. The ML has, however, not submitted in writing the arguments made by them at the joint hearing despite reminder letter dated 29 January, 2015. A copy of the documentary evidence was forwarded to MOPT as feedback information vide our letter dated 9 February, 2015 with a request to examine the documents submitted by ML and furnish its comments immediately. The MOPT, vide its email dated 10 February, 2015 has furnished its response which is as below:

- (i) Page No. 45 of the dredging report submitted by Tata Consulting Engineers for JNPT highlights the requirement of drilling and blasting the rock and then dredging the same.

The total cost of drilling and blasting the rock is ₹2285.14/- per cum and the cost of dredging the pretreated rock is ₹1543.36/- per cum. In the case of MOPT, the rock is a highly weathered rock and does not require drilling and blasting and as such the rate of ₹1800/- per cum is reasonable. The same rate has been tendered at Jaigarh Port of SWPL/JSW who themselves are one of the bidders for the project.

- (ii) Only copy of the work order of Visakhapatnam has been attached and no details are available and as such the Port cannot comment on the same.
- (iii) The Mumbai Port Trust project also involves pre-treatment of rock with drilling and blasting and hence the rate is high.

9.3. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 8.2 (ii) above, the MOPT vide its e-mail dated 4 February, 2015 has furnished its response to the queries raised by us vide our letter dated 21 January, 2015. A summary of the queries raised by us and reply furnished by the port is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised	Reply furnished by MOPT
1.	It is seen from page 4 of the proposal filed by the MOPT for fixation of additional port dues on upfront basis that the proposed upfront tariff is arrived based on the coal traffic projections. Further, the MOPT has also proposed review of the proposed tariff (to be) fixed after five years based on the actual traffic projections. In this regard, the MOPT to address the following points:	
(a)	As per clause 3.3.2. of the upfront tariff guidelines of 2008, upfront tariff is to be prescribed with reference to the optimal capacity of the terminal irrespective of any traffic forecast. The proposal of MOPT seeking upfront tariff based on coal traffic projection is not found to be in line with the said provisions of the 2008 guidelines. The MOPT to, therefore, modify the proposal and file a revised proposal based on optimal capacity irrespective of traffic projections.	The proposal has been revised based on the optimal capacity irrespective of the traffic projections.
(b)	The upfront tariff and reference tariff fixed under the 2008 guidelines and 2013 guidelines respectively are valid for the entire project period subject to annual indexation as prescribed in the ibid guidelines. The guidelines do not provide for review of approved tariff. The proposal of MOPT seeking review of the tariff (to be) fixed after 5 years based on the actual traffic projections is not in line with the 2008 and 2013 guidelines. The MOPT to furnish extraordinary circumstances, if any, in its case for seeking review of tariff after five years. Also, clarify what is the arrangement envisaged by the MOPT to ensure that the successful bidder does not make any windfall gain on review of its tariff after 5 years.	This is a first of its kind PPP project in the country with numerous uncertainties such as the capital cost of the project and the quantity and cost of maintenance dredging. Also, the Port is coming up with various projects within the next 3 years such as conversion of berth Nos. 8 and 9 to general cargo berths and Offshore Liquid Handling project which will increase the number of capesize and mini capsize vessels that shall attract the Dredging Levy. This may result in the PPP operator making windfall gains and hence the Port is proposing the review after 5 years which will allow for corrections in the upfront reference tariff. Also, the Tariff Guidelines 2008 do not prescribe any specific norms for Capital Dredging to be taken on PPP mode and hence if justified the Authority could approve the proposed review after 5 years.
(c)	Since the proposal of MOPT is to mainly enable the PPP operator to recover the capital dredging cost, the MOPT may consider to modify the terminology of levy as "Dredging levy" instead of additional port dues as proposed in the proposal.	The terminology has been modified from Additional Port Dues to Dredging Levy in the revised proposal accordingly.
2.	Optimal Capacity:	
(i)	The tariff guidelines of 2008 do not prescribe any specific norms for arriving at the upfront tariff for capital dredging to be undertaken on PPP mode. The guidelines/norms prescribed for fixation of berth hire charge in the upfront tariff guideline of 2008, however, include capital cost relating to dredging cost alongside the berth. It is seen that the MOPT has broadly adopted the parameters/guidelines prescribed in the upfront tariff for berth hire, which includes the capital cost on dredging alongside the berth. In this context, the MOPT to clarify the following points.	
(a)	It appears that the dredging facility will be utilised by capesize vessel carrying coal for berth No. 6 of SWPL. It may not be irrelevant to assess the optimal capacity of the project based on the unloading norms prescribed for capesize vessels for a coal unloading terminal. The unloading norms prescribed for a capesize vessel is 50,000 tonnes per day. Considering average parcel size of a capesize vessel as estimated by the port at 185000 tonnes, one capesize vessel will take 3.7 berth days (185000 tonnes/50000 tonnes per day) to unload coal. As per the norms prescribed in the guidelines the optimal number of days in a year is 255.5 days (i.e. 365*70%) for which upfront tariff is to be fixed. Hence, considering the above parameter in a year 69 vessels (i.e. 255.5 days/3.7 days) can avail the facility of the capital dredging. The number of Capesize vessels expected for each year even during the project	In the revised proposal now filed, the optimal quay capacity after deepening of the channel for B.No. 6 and B.No. 7 is estimated at 12.39 million tonnes and 8.94 million tonnes respectively with a combined quay capacity of 21.33 million tonnes as shown in the Annexure I to the revised proposal. But, it is also a known fact that the bottleneck is not the quay capacity but the rake evacuation capacity. The combined evacuation capacity for both, berth Nos. 6 & 7 is estimated to be 12.71 million tonnes as shown in the Annexure I to the revised proposal. With the implementation of the In Motion Wagon Loading System, the Port is currently handling 9 rakes per day with still time to spare due to unavailability of additional rakes. The cargo carrying

	<p>period of five year is closer to 69 vessels. The MOPT, therefore, to modify the proposal based on optimum number of vessels and optimum GRT capacity of the vessels in the light of the above observation.</p>	<p>capacity is 4000 tonnes per rake which amounts to an evacuation rate of 36,000 tonnes of coal per day. There are no Port holidays for railway operations except for one day in a month for maintenance. This amounts to a total of 353 working days in a year resulting in a total evacuation of 12.71 million tonnes per year. Thus, the combined optimal capacity for berth Nos. 6 & 7 is 12.71 million tonnes of coal per year.</p> <p>But, it is also pertinent to note that the evacuation capacity could increase with the availability of additional rakes at the existing loading capacity of the In Motion Wagon Loading System and also doubling of the railway line in the next 5 years, resulting in an additional 3 to 5 rakes per day amounting to a total handling of 12 to 14 rakes per day. This would increase the optimal capacity from 16.94 million tonnes to 19.77 million tonnes as shown in the Annexure I, thus making yet another strong case for review of the Dredging Levy after 5 years. However, the proposal has been revised considering an optimal capacity of 12.71 million tonnes.</p>
(ii)	<p>MOPT to explain the basis of adopting the vessel parameters of the capesize vessel viz average GRT at 1,00,000 tonnes and average parcel size at 1,85,000 tonnes of capesize vessel. Also to justify the said vessel parameters, with reference to the actual average GRT and actual parcel size of the capesize vessels handled by the MOPT during the last three years 2011-12 to 2013-14 or at any other Major Port Trusts handling capesize vessels.</p>	<p>The Port with its existing channel depth of -14.10 m cannot handle fully loaded Capesize vessels and as such cannot provide any data on capesize vessels handled at the Port. The capesize iron ore vessels loaded were partially loaded at berth No. 9 and uptoed at West of Breakwater by transhippers. Based on the vessel agents and feedback from various other sources, it emerges that the GRT is approx. 60% of the DWT and the parcel size is more or less the same as the DWT for coal bulkers. As such, the vessel parameters have been adopted on the above stated basis.</p>
(iii)	<p>This Authority has passed the following Orders fixing upfront tariff under the 2008 and 2013 guidelines for Mormugao Port Trust:</p> <p>(a) TAMP/23/2008-MOPT dated 7 August 2008 for the Coal handling terminal at berth No. 7.</p> <p>(b) TAMP/60/2009-MOPT dated 4 May 2010 for the iron ore handling terminal; and</p> <p>(c) TAMP/21/2014-MOPT dated 30 September, 2014 for multi-purpose cargo handling terminal</p> <p>As per the proposal of MOPT, capesize vessel likely to avail the benefit of increased draft envisaged by this project are expected to call at berth No. 6 operated by the SWPL. In this regard, the following points to be clarified.</p>	
(a)	<p>The upfront tariff approved of the Authority vide Order No. TAMP/23/2008-MOPT dated 7 August, 2008 for coal terminal at berth No. 7 considered the share of capesize vessel as 10% in the optimal capacity calculation as proposed by MOPT. That being so, MOPT to explain the reasons for not considering share of capesize vessels likely to call berth No. 7 in arriving at the optimal capacity and the proposed tariff for this project.</p>	<p>The normal vessel classification for Panamax and Mini Cape size vessels are maximum 1,00,000 DWT and 1,25,000 DWT respectively. The consideration of 10% share of capesize vessels in the optimal capacity calculation of Berth No. 7 as proposed by the Port cannot fructify with the existing depth of -14.10 mtrs without deepening of the channel and berth No. 7. The channel is now proposed to be deepened to -19.50m to handle capesize vessels, but to handle capesize vessels the berths shall also have to be dredged to -19.50 m. But due to design constraints, only berths 5 & 6 can be dredged to -19.50m thus enabling them to handle capesize vessels of about 1,85,000 DWT whereas berth No. 7 can be dredged only upto -16.50m limiting the vessel size to minicapes of upto 1,25,000 DWT. Hence, no capesize vessels but only Minicape size vessels have been considered at berth No. 7 in this proposal.</p>
(b)	<p>The proposal of the port is restricted to the capesize vessels carrying coal. The MOPT to confirm that vessels bringing cargo, other than coal, are not expected to call MOPT in capesize vessels during the period of this project. Also, confirm the other two PPP projects (iron ore terminal and multipurpose cargo terminal) and the MOPT berths are not expected to get the benefit of increased draft from this project. Considering the position that the benefit of dredging project may benefit capesize vessel calling MOPT in a longer horizon of project, the MOPT may consider to modify its proposal to capture the capesize vessels at berth No. 7 and other capesize vessels expected to benefit while arriving at the proposed rate. If not, what mechanism is envisaged to ensure that all such vessels availing the benefit of this project pay and at the same time are captured in the optimal capacity (in GRT vessel) for arriving at the upfront rate.</p>	<p>The Dredging Levy for Capesize vessels will only be applicable for vessels calling at berths 5, 6 & 7 and not for those at the existing berths, Mooring Dolphins and Outer Anchorage even if the GRT of the vessel is above 60,000. However, the Dredging Levy shall be applicable to vessels at the existing berths, Mooring Dolphins and Outer Anchorage as and when these are deepened. This levy shall also be applicable to any new berths coming up in the future and also to the existing berths if modernized, rebuilt, strengthened or refurbished. The proposal has been modified accordingly as also the draft Scale of Rates to include the above conditions.</p>

3.	Capital Cost:	
(i)	Explain the basis of estimating the mobilisation and demobilisation cost at ₹ 25 Crores and ₹ 2.70 Crores respectively and substantiate the estimations with documentary evidence in form of quotations, rate analysis, etc.	The dredging rates widely vary according to demand situations. In this case, the Port has adopted the rates quoted by a prominent dredging company working at Jaigarh Port which is about 200 kms. from MPT. Dredge depths to be achieved and the length of the channel at Jaigarh is also comparable to that of MPT. Hence the Port is of the opinion that the best option to work out the cost is adopting the rates quoted by the contractor at Jaigarh Port. Hence the estimated amount projected is reasonable. A copy of the e-mail received from the Jaigarh Port officials confirming the dredging rates is furnished.
(ii)	One of the PPP operators consulted on the subject proposal, Mercator Lines in its comments dated 9 January, 2015 (which was forwarded to the MOPT vide our letter dated 12 January, 2015) has stated that as a general industrial practice demobilisation cost is estimated at 50% of the mobilisation cost whereas the MOPT has estimated demobilisation cost at around 10% of mobilisation cost. The MOPT to address the above observation of Mercator Lines.	
(iii)	MOPT to explain the basis of arriving at the quantum of dredging at 13.85 million cubic metre (cum) of ordinary soil and 0.15 million cum in rock.	The quantum of dredging has been arrived at based on the sub bottom profile studies and bore hole studies. The quantum of dredging has now been revised to 14.90 million cum (0.125 million cum of rock and 14.775 of ordinary soil) This quantum of dredging has been arrived at based on the information received from CWPRS whose final report is awaited and shall be furnished as soon as received
(iv)	The unit rate of dredging cost for ordinary soil at ₹170/- and dredging in rock at ₹1800/- considered in the computation to be substantiated with documentary evidence in form of budgetary quotation, existing dredging contract of MOPT, if any etc.	Reply is same given for point 3 (i) & (ii) above.
4.	Operating Cost:	
(i)	Maintenance Dredging:	
(a)	The norm prescribed in the 2008 guidelines for estimating the maintenance dredging cost is 1% of the capex on dredging. Applying this norm, the maintenance dredging cost comes to ₹3.05 crores (₹ 304.66 crores* 1%) As against that the maintenance dredging estimated by MOPT is ₹37.80 crores. Explain the reasons for deviation from the prescribed norms. The maintenance dredging cost estimated at higher level than the level prescribed in the norm need to be adequately justified and substantiated with similar cost incurred in MOPT or by any other Major Port Trust.	The 2008 Upfront Guidelines stipulate the operating costs of civil assets in the form of repairs and maintenance at 1% of the cost of the civil assets. Also, for arriving at the tariff for berth hire, the capital cost includes i) Cost of construction of Berth and ii) Cost of dredging if any carried out alongside the berth, and the maintenance cost at 1% of the above two costs. It is pertinent to note that usually the cost of dredging alongside the berth is insignificant compared to the cost of constructing the berth. The norm of 1% is suitable for the maintenance of the berth but as the cost of dredging is insignificant compared to the cost of constructing the berth, 1% of the dredging cost is also insignificant to affect the viability of the project. But in contrast, this PPP proposal is totally about dredging itself and not involving any civil construction. The dredging cost primarily depends on the quantity of soil to be dredged, the distance of the dumping ground, the type of dredgers required, the mobilisation and de-mobilisation costs involved, etc. The actual dredging costs incurred by the Port during 2013-14 and 2014-15 are ~ 24.59 crores and ~ 27.92 crores respectively, and that too for maintaining the depth at -14.10 mtrs. The maintenance dredging cost considered by the Port in this proposal is based on the estimated quantity of material to be dredged to maintain the depth at -19.50m at the rate quoted by the contractor for the Port's recent maintenance dredging tender. Hence considering the maintenance dredging cost at 1% of the Capital cost would render the project unviable.
(b)	Clause 5.5 of the feasibility report states that the maintenance dredging quantity would be around 5 million cubic meters per annum. While estimating the operating cost, the port has considered the maintenance dredging quantity at 70% of 6 million cum i.e. 4.2. million cum. Explain the reason for applying the multiplication factor of 70%. Also, explain the reasons for the above mismatch in the quantum of silt to be dredged for maintenance purpose.	After commencement of this project, the PPP operator would be responsible for the maintenance dredging of the inner and outer channels and the berths 5,6 & 7 which comprises nearly 70% of the quantity presently being dredged by the Port during maintenance dredging whereas the balance 30% at the Port's own berths would still be maintained by the Port. There is no clause 5.5 in the Feasibility report submitted by WAPCOS but clause 7.5 states that the maintenance dredging quantity would be 6 million cum.
(c)	MOPT to furnish the basis of considering the unit rate of maintenance dredging cost at ₹90 per cum and substantiate it with documentary evidence in the form of existing maintenance dredging contract entered by the port.	The unit rate of maintenance dredging cost at ₹ 90/- per cum is the rate quoted by the contractor for the Port's recent maintenance dredging tender. The documentary evidence is furnished.
(ii)	Depreciation:	
	MOPT to confirm that the rate of depreciation considered in the computation is as per the depreciation rate applicable under Companies Act, 2013.	The depreciation rate under the Companies Act, 2013 for Straight line Method is 3.17% and the proposal has been revised accordingly

5	The port has proposed additional port dues at ₹158.89 per GRT (for foreign going vessel) reportedly based on average of the rate per GRT computed from 2016 to 2020 traffic projection. Subject to our observation in query at 1 (i) above, it is noticed that the average of rate per GRT in the table at page 4 of the proposal does not come to ₹158.89 per GRT proposed by MOPT. The MOPT to therefore, examine and furnish the correct position supported by workings.	The Dredging Levy rate has been revised based on the optimal capacity, the working for which is enclosed.
6.	MOPT to confirm whether the proposed levy for the dredging would not contravene any of the provisions of the Concession Agreement entered by the port with the South West Port Ltd. (SWPL)	It is confirmed that the proposed Dredging Levy does not contravene any of the provisions of the Concession Agreement entered by the Port with SWPL.
7.	Performance Standards:	
(a)	Clause 2.2. of the 2013 guidelines requires the Authority to notify the reference tariff and performance standards. Since, the original proposal of the MOPT did not propose the performance standards the port was vide our letter dated 29 December, 2014, requested to propose the performance standards as required under 2013 guidelines. In response, the port, vide its letter dated 5 January, 2015, has stated that the PPP operator will be required to deepen the channel and later maintain the depths and has stated that for this project, performance standards will not be applicable. Since the tariff guidelines of 2013 mandate the Authority to notify performance standards along with Reference Tariff, the MOPT is once again requested to propose suitable performance standards for this project. The MOPT to examine whether the average draft to be maintained at the approach channel and inner channel at the level envisaged in this project can form the bench mark level for performance standards.	The performance standards as required under the 2013 guidelines have been incorporated in the revised proposal.
(b)	The conditionalities governing the Performance Standard should also be proposed.	
8.	The proposal of the MOPT is not accompanied with the draft proposed Scale of Rates. Please furnish the draft proposed Scale of Rates along with conditionalities.	The proposed draft Scale of Rates is furnished along with the revised proposal.

10.1. With reference to the point of action brought out at para 8.2 (i) above, the MOPT has submitted a revised proposal dated 4 February, 2015 for fixation of Reference tariff for deepening of the inner and outer approach channel for capsize and mini capsize vessel, the brief of which is given below.

- (i) The MOPT has reiterated the background of the current project which is already been brought out in the paragraph 3.1. and hence not brought out here.
- (ii) It has assumed that 10% of vessel handled at Berth Nos. 5, 6 & 7 shall still be Panamax Vessels. All the Vessels are projected to be Foreign Vessels, the details of which are as shown below:

Capesize and Mini Capesize Vessels	Berth No 6 (*)	Berth No 7
Average DWT	1,85,000 T	1,20,000 T
Average GRT	1,11,000 T	72,000 T
Average Parcel Size	1,85,000 T	1,20,000 T

[(*) This is modified by its subsequent email dated 10 February, 2015]

(iii) **Optimal Capacity:**

- (a) Optimal quay capacity
- (i) The optimal quay capacity after deepening of the channel for B. No. 6 and B. No. 7 is estimated at 12.39 million tonnes and 8.94 million tonnes at 70% utilization respectively as below:

Optimal capacity of Berth No. 6:

Vessel Type	% Share	Unloading (Tonnes/Day)	Rate	Optimal Capacity	Quay
Capesize	90%	50000		11497500	
Panamax	10%	35000		894250	
Handymax	0%	15000		0	
Total optimal capacity in tonnes per annum				12391750	

Optimal capacity of Berth No. 7:

Vessel Type	% Share	Unloading (Tonnes/Day)	Rate	Optimal Capacity	Quay
Capesize	0%	50000		0	
Mini capesize	90%	35000		8048250	
Panamax	10%	35000		894250	
Handymax	0%	15000		0	
Total optimal capacity in tonnes per annum				8942500	

Thus, the combined quay capacity of berth Nos. 6 and 7 is estimated at 2,13,34,250 tonnes i.e. 21.33 million tonnes.

(b) Optimal cargo evacuation capacity

- (i) It is a well-known fact that the bottleneck is not the quay capacity but the rake evacuation capacity. With the implementation of the In Motion Wagon Loading System, the Port is currently handling 9 rakes per day with still time to spare due to unavailability of additional rakes. The cargo carrying capacity is 4000 tonnes per rake which amounts to an evacuation rate of 36,000 tonnes of coal per day. There are no Port holidays for railway operations except for one day in a month for maintenance. This amounts to a total of 353 working days in a year. Thus, at the evacuation rate of 9 rakes per day the combined evacuation capacity for both, berth Nos. 6 & 7 is estimated to be 12.71 million tonnes.
- (ii) It is noteworthy that the evacuation capacity could increase with the availability of additional rakes at the existing loading capacity of the In Motion Wagon Loading System and also doubling of the railway line in the next 5 years, resulting in an additional 3 to 5 rakes per day amounting to a total handling of 12 to 14 rakes per day.
- (iii) Thus, the optimal capacity of cargo evacuation based on number of rakes available would be as below:

No. of Rakes per Day	Quantity Loaded per Rake (Tonnes)	No. of Working Days in a year	Cargo Evacuation per Annum (Tonnes)
9	4000	353	1,27,08,000
12	4000	353	1,69,44,000
14	4000	353	1,97,68,000

- (iv) Since the optimal capacity would increase with the availability of rakes, there is a strong case for review of the Dredging Levy after 5 years.
- (v) The revised proposal has been framed considering the optimal capacity of coal handling at 12.71 million tonnes for berth Nos. 6 and 7.
- (vi) (a) The optimal capacity of coal handling arrived at 12.71 MMT has been allocated to berth No. 6 and berth No. 7 as below:

Optimal Capacity (in Million Tonnes)		
Berth No. 6	Berth No. 7	Total
9.50	3.21	12.71

[The basis of such bifurcation of optimal capacity to berth Nos. 6 & 7 is not explained by the port].

- (b) Thus, considering 10% of vessels handled will be panamax, finally 90% of optimal capacity pertains to capezise/mini capsize vessels i.e. 11.44 MTPA is considered. The breakup of optimal capacity berth-wise alongwith the vessel parameters assumed by the port, is given below:

Coal Cargo capacity (in MTPA)			No. of Capesize and Mini Capesize		GRT of Vessels		
Berth No. 6	Berth No. 7 Mini	Total	Berth No. 6	Berth No. 7 Mini	Berth No. 6	Berth No. 7 Mini	Total
8.55	2.89	11.44	46	24	5106000	1728000	6834000

(iv) Capital Cost:

As against the capital cost of ₹ 304.66 crores estimated in the original proposal, total capital cost estimated in the revised proposal is ₹ 316.45 crores. A comparative chart of the estimation as per the original proposal and revised proposal is tabulated below:

Sr. No.	Particulars	Original proposal Dated 23.12.2014	Revised proposal Dated 04.02.2015
(i)	Total Quantity to be dredged	14 million cum.	14.90 million cum.
(ii)	Quantity of rock to be dredged	0.15 million cum.	0.125 million cum.
(iii)	Mobilization cost	₹25.00 Crores	₹25.00 Crores
(iv)	De Mob. cost	₹2.70 Crores	₹2.70 Crores
(v)	Dredging in ordinary soil 13.85 million cum/14.775 million cum. @ ₹170/-	₹235.45 Crores	₹251.18 Crores
(vi)	Dredging in rock 0.15 million cum/0.125 million cum. @ ₹1800/-	₹27.00 cores	₹22.50 Crores
(vii)	Total	₹290.15 Crores	₹301.38 Crores
(viii)	Add 5% Miscellaneous Cost	₹14.51 Crores	₹15.07 Crores
(ix)	Grand Total	₹304.66 Crores	₹316.45 Crores

(v) Operating cost and Annual Revenue Requirement:

The estimated Annual Revenue Requirement (ARR) as per the revised proposal is ₹101.62 crores as against ₹99.78 crores estimated in the original proposal. The estimated operating cost and ARR as per the original and revised proposal is tabulated below:

Sr. No.	Particulars	Original proposal	Revised proposal
		₹ in crores	₹ in crores
A.	Operating cost		
(i)	Maintenance Dredging Cost (70% of 6.00 million Cum.) @ 90/Cum	37.80	37.80
(ii)	Depreciation @ 3.17%	10.18	10.03
(iii)	Insurance @ 1%	3.05	3.16
	Total Operating cost	51.03	50.99
B.	ROCE @ 16%	48.75	50.63
C.	Annual Revenue Requirement	99.78	101.62

(vi) Proposed Rates:

Consequently, the MOPT has proposed revised rates. In the revised proposal the MOPT has proposed dredging levy in two slabs as against a single slab proposed in the original proposal for vessels above 100,000 GRT at ₹ 158.89/GRT for foreign going vessels and ₹ 95.33/GRT for coastal vessels. The dredging levy rates proposed by MOPT in the revised proposal is as given below :

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT (₹)	
		Foreign Vessel	Coastal Vessel
1.	60001 to 75000 GRT	119.05	71.43
2.	75001 GRT & Above	158.73	95.24

(The MOPT has not furnished any detailed working for arriving of the proposed rate. It is understood that the rate for the first slab of 60,001 to 75000 GRT is proposed at 75% at the rate arrived for the second slab)

Notes:

- (1) The above GRT slabs pertain to the size of the vessel. The above rates are to be applied on the total GRT of the vessel and not on incremental basis.
- (2) The above levy shall be applicable for vessels calling at berths 5, 6 & 7 and not for those at the existing berths, Mooring Dolphins and Outer Anchorage.
- (3) The above levy shall be applicable for vessels calling at the existing berths, Mooring Dolphins and Outer Anchorage as and when these are deepened, modernised, rebuilt, strengthened or refurbished.

(vii) Performance Standards:

In the revised proposal the MOPT has proposed Performance Standards for the depth to be maintained at Inner & Outer Approach Channel as given below:

Performance Standards

Location	Depth to be Maintained
Inner Channel	-19.50 M to -19.80 M
Outer Channel	-19.80 M to -20.10 M

(viii) The MOPT has furnished revised proposed SOR alongwith its proposal.

10.2. As agreed at the joint hearing, the MOPT vide its email dated 4 February, 2015 has forwarded a copy of the revised proposal dated 4 February, 2015 to concerned users/Prospective PPP operators with a request to furnish their views/comments to this Authority within 3 days' time.

10.3. The Dharti Dredging and Infrastructure Ltd. (DDIL) has furnished its comments on the revised proposal with a copy endorsed to MOPT vide its email dated 9 February, 2015. M/s. Adani Mormugao Port Terminal Pvt. Ltd. (AMPTPL), vide its email dated 11 February, 2015 has attached its letter dated 7 February, 2015 furnishing its comments on the revised proposal. These comments were forwarded to the MOPT on 11 February, 2015 for furnishing its comments thereon immediately. The MOPT vide its emails dated 10 February, 2015 and 12 February, 2015 has furnished its comments thereon.

11. The MOPT, while furnishing its comments on the comments of Mercator Limited, SWPL and GMOEA vide its email dated 10 February, 2015 has made following changes to the revised proposal filed vide its email dated 4 February, 2015. The main changes requested by MOPT are brought out below:

(i) Replace the Performance Standards as below:

Location	Depth to be maintained
Inner Channel	Minimum -19.50m
Outer Channel	Minimum -19.80m

Note: The depths to be maintained are immediately after completion of the maintenance dredging every year.

(ii) Replace the note 3 to the proposed SOR as follows:

"This levy shall also be applicable to any new berths coming up in the future and also to the existing berths if deepened."

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

13. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The proposal of the Mormugao Port Trust (MOPT) is to fix reference tariff cap for its project of deepening of the inner channel (which is presently at 14.10 mtrs.) to 19.50 mtrs and deepening of the outer channel (which is presently at 14.40 mtrs) to 19.80 mtrs. under Public Private Partnership (PPP) mode. The MOPT is not a deep draft Port. In order to make it a deep draft port capable of handling capsize/mini cape size vessels, this project is proposed to be undertaken by the MOPT on PPP mode for which reference tariff in the name of dredging levy is proposed. This is the first experiment in the major port sector to take up Capital Dredging project on PPP model as rightly reported by port.
- (ii) (a) Clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013 stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.

- (b) This project is first of its kind and hence no upfront tariff tariffs so far is determined in its port or any other Major Port Trust under the 2008 tariff guidelines or by applying the principles of 2008 guidelines. That being so, it has filed the proposal under 2013 guidelines following the principles of 2008 guidelines.
- (iii) Before proceeding ahead with analysis of this case, it is relevant here to state that the tariff guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe norms/guidelines for dedicated facilities such as coal, iron ore, container, liquid handling terminal and multipurpose cargo terminal. The guidelines of 2008 for upfront tariff fixation do not prescribe any exclusive norms/guidelines for deepening of channel at Major Port Trusts.

In the absence of any specific norms prescribed in the 2008 guidelines and in view of urgency expressed by the MOPT for seeking reference tariff for this project which is one of the Projects included by the Ministry of Shipping (MOS) in Shelf of Projects for the year 2014-15 and the proposal being filed in the fag end of the year, this Authority has no other option but to rely on the parameters and approach adopted by the MOPT in its proposal for arriving at the proposed reference tariff.

This matter is, however, being referred to the MOS separately bringing out the above position and seeking the benefit of views of the MOS which, if received, will be applied in future reference tariff cases of similar nature. By way of abundant caution, it is clarified that consideration of parameters adopted by the MOPT is only with the limited extent of determining the reference tariff for this project and should not in any way be construed as this Authority approving the parameters adopted by the MOPT as norms for such projects.

- (iv) As brought out in the earlier paragraph bringing out the factual position, the original proposal filed by the MOPT was based on the coal traffic projections for the period of five years 2016 to 2020 and was in single slab for vessels above 1,00,000 GRT. On being pointed out that its proposal seeking reference tariff based on traffic projection is not found to be in line with the fixation of reference tariff based on normative capacity, the MOPT has filed a revised proposal dated 4 February, 2015. In the revised proposal the port has proposed tariff in two tier GRT slabs based on the normative optimal capacity for coal handling at berth No. 6 operated by one of the BOT operators viz. South West Port Limited (SWPL) and Berth No. 7 operated by another BOT operator viz. Adani Mormugao Terminal Private Limited (AMTPL). The port has modified the capital cost and has also proposed performance standards in the said revised proposal dated 4 February, 2015. Subsequent to filing of the revised proposal in February, 2014, MOPT based on the input of one of the prospective BOT operator i.e. AMTPL has further modified the proposed performance standard vide its email dated 10 February, 2014. The final communication furnishing its comments on the comments of the AMTPL is received from the MOPT on 12 February, 2015.

The final revised proposal of the MOPT dated 4 February, 2015 and 10 February, 2015 along with the information/clarifications furnished by the port during the processing of the case is considered in the analysis.

- (v) For arriving at the optimal capacity for the proposed project, the port has assessed the optimal (quay) capacity and optimal cargo evacuation capacity of the coal handling berths viz. berth Nos. 6 and 7.

The MOPT has reported that presently, there are two BOT operators handling coal. One of the BOT operators i.e. SWPL has two berths viz. berth No. 5 and berth No. 6. Berth No. 5 is reportedly for handling steel and other cargo and berth No. 6 is for handling coal. The MOPT expects the benefit of deepening will be availed only by coal vessels handled by SWPL at berth No 6.

For the purpose of reference tariff fixation, the MOPT has assessed optimal capacity with reference to berth No. 6 handling coal vessels. The MOPT has reported that the other BOT operator Adani Mormugao Port Terminal Ltd. (AMPTL) has also commenced its operations from June, 2014 at berth No. 7 which is a coal terminal. Thus, in short, the MOPT has assessed the total optimal capacity for the proposed project based on the optimal capacity of coal handling at berth Nos. 6 and 7. Some of the points relating to the assessment of optimal capacity are discussed below:

- (a) One of the bidders, ML, has sought the port to share the plan how general cargo will be handled at berth No. 5. The port has reported that maximum GRT of the vessels handled at Berth Nos. 5, 6 & 7 till now with existing drafts is 60,000 GRT. With the proposed deepening of inner and outer channel, Berth No 6 will be able to handle cape size vessels of 185000 DWT. The MOPT has stated that once the deepening process is completed, berth

No. 5 of SWPL will also be partially occupied for handling of a cape size vessels at berth No. 6. Berth No. 6 as well as part of Berth No. 5 will be utilized for berthing of cape size vessels. Since the concessionaire for both the berths is the same operator, berthing of a capesize vessel may not pose any issues. The optimal capacity is assessed by the MOPT, however, with reference to berth No. 6 which will mainly be handling cape size vessel. The MOPT has addressed the clarifications sought by the ML from the port on various other points. The MOPT should also share all the technical details and feasibility report with bidders as agreed by it.

- (b) As regards berth No. 7, the existing draft alongside the berth is 14.50 mtrs. as reported by AMPTL. Both the port as well the AMPTL have confirmed that berth No. 7 can be dredged only upto (-)16.50 m keeping in view the design and construction of berth envisaged in the Concession Agreement entered into between AMPTL and MOPT. This will limit the vessel size to mini cape size vessel at berth No. 7. Both MOPT and AMPTL have confirmed that no cape size vessels can be handled at berth No. 7 due to the design of the berth. Hence, in the reference tariff fixation the MOPT has proposed the dredging levy only on mini cape size vessels with reference to berth No. 7.

Citing a Concession Agreement clause, the AMPTPL has stated that there should not be any additional burden by way of dredging levy on vessels calling AMPTPL from this channel deepening project proposed by the MOPT. The MOPT on examining the point made by the AMPTPL has stated that the clause stipulating the dredging alongside the berth No. 7 was inserted in the Concession Agreement to consider the eventuality of dredging of the channel beyond the existing -14.10 m at some later date and to enable berth No. 7 to handle larger vessels if and when the dredging is carried out. It has argued that nowhere in the Concession Agreement it is provided that the dredging to depths of -16.50 m if carried out would be provided free of cost without increase in Port Dues. Considering the scenario that if this deepening project was undertaken by the Port itself, then also this Authority would have considered the capital and maintenance cost for revision of the Scale of Rates of the port. The only difference now is that instead of Port collecting the Dredging Levy, it will be collected by the PPP operator. Interestingly, as per the Concession Agreement it is the responsibility of AMPTPL to dredge access to the berth No. 7 from the channel to facilitate bigger vessels calling at its berth apart from dredging alongside the said berth. The MOPT has stated that the capital dredging from the channel to berth and alongside the berth No. 7 will be done by the PPP operator of this project which will be a direct cost savings to the AMPTPL. Further, the port recognising the fact that of 19.50 mtrs. deepening envisaged in this project, the benefit of increased draft available at berth No. 7 will only be upto 16.50 mtr, it has itself proposed rate in two tier slabs. The MOPT in the revised proposal has proposed lower rate for the first slab i.e. vessel rom 60,000 GRT to 75,000 GRT which are expected to call berth No. 7 by allowing 25% concession in the rate in comparison to the rate applicable for the second slab for vessels above 75,000 GRT. The MOPT has also furnished an analysis of freight advantage likely to accrue to vessel agent by bringing vessels upto 75,000 GRT instead of vessel size of maximum 60,000 GRT presently handled at the port. The port has submitted that for the first slab dredging levy proposed to be collected is ₹119.05 per GRT i.e. converted into per tonne at ₹ 71.43 per tonne (applying factor of 60% to convert from GRT to tonnage) Considering the freight is to the tune of USD 3 to 4 per tonne of cargo, the MOPT has stated that net savings in freight shall be to the tune of USD 1.81 to 2.81 per tonne of cargo. Further, the port has also clarified that the proposed levy will apply only if vessels more than 60,000 GRT call berth No. 7. It will not be levied if the present vessel size which are reported to be lower than 60,000 are handled. Based on the clarifications furnished by the port, the proposal of the port to include minicape size vessels i.e. above 60,000 GRT upto 75,000 GRT in reference tariff computation is considered.

- (c) When the port was requested to confirm that the other two PPP projects (iron ore terminal and multipurpose cargo terminal) and port own berths are not expected to get the benefit of increased draft from this project the MOPT has categorically stated that dredging levy shall be applicable to coal vessels at berth Nos. 6 and 7 only at present. Berth No. 9, which is a dedicated iron ore berth, cannot be deepened for capesize vessels unless some kind of strengthening work is undertaken. The port is not contemplating to make any investment for strengthening of berth No. 9 at this juncture and hence that is also kept out of the purview of this project at this juncture. It has also clarified that at present the Dredging Levy shall be applicable only to vessels at berth Nos. 6 and 7 and the existing iron ore vessels shall not attract the Dredging Levy unless the area alongside the other existing berths, Mooring

Dolphins and Outer Anchorage are deepened. The above position furnished by the MOPT which forms the crux for fixation of reference tariff is relied upon. In any case, the proposal of the port envisages review of the tariff after five years which is being discussed in the subsequent paragraphs.

(vi) **Optimal Capacity:**

(a) Optimal capacity based on the handling rates:

- (i) Optimal capacity based on the handling rates is assessed by MOPT for berth Nos. 6 and 7 at 12.39 Million Tonnes Per Annum (MTPA) and 8.94 MTPA respectively aggregating to 21.33 MTPA.
- (ii) The percentage share of capacity of panamax vessel and cape size vessel for berth No. 6 assumed by the MOPT at 10% and 90% respectively is relied upon in this analysis.

As regards the Berth No 7, the share of capacity of panamax vessel and mini cape size vessel assumed by the MOPT is 10% and 90% respectively. It is relevant here to state that the MOPT while determining the upfront tariff in August 2008 had assumed the share of cape size vessel, panamax vessel and handy max vessel at 10%, 80% and 10% respectively which was relied upon while approving the upfront tariff for coal terminal. The share of panamax vessel and mini capsized vessel now considered by the MOPT at 10% and 90% for berth No. 7 differs from the share of vessels earlier furnished by the port for determination of upfront tariff which was approved by this Authority. The reasons for change in the share of vessel now assumed by the MOPT remains unexplained by the port. In any case, the optimal quay capacity is not a limiting factor in the current proposal nor was it a limiting factor while determining the upfront tariff for berth No. 7. The share of capacity of panamax vessel at 10% and mini cape size vessel at 90% for berth No. 7 assumed are relied upon in the current exercise for this project.

- (iii) The handling rate for cape size vessel and panamax vessel is considered at 50,000 tonnes per day and 35000 Tonnes/day respectively which is as per the handling rate prescribed in the upfront tariff guidelines for coal unloading terminal. For mini cape size vessel also, the MOPT has considered the handling rate of 35000 Tonnes/day adopting the handling rate norms prescribed for panamax vessels. The tariff guidelines of 2008 prescribe handling norms for cape size, panamax and handy max vessels. There is no category as mini cape size vessel. In the absence of any specific handling norm for mini cape size vessel in 2008 guidelines handling rate considered by MOPT for mini cape size vessels at the level of panamax vessel at 35,000 tonnes is considered. In any case, the optimal (quay) capacity is not a limiting factor in the instant case and hence this modification is not going to have any impact on the reference tariff determination.
- (iv) Based on the handling rates and applying the formula prescribed in the upfront tariff guidelines for coal terminal the optimal (quay) capacity of berth Nos. 6 and 7 is assessed at 21.33 MTPA by the MOPT.

(b) Optimal cargo evacuation capacity:

- (i) The optimal cargo evacuation capacity of these two berths is assessed at 12,70,8000 tonnes (i.e. 12.71 MT) per annum.
- (ii) For assessing the optimal cargo evacuation capacity, the port has considered cargo carrying capacity of 4000 tonnes per rake. The parameter of 4000 tonnes per rakes is reportedly based on the Railway standards of carrying capacity of wagons at 68 tonnes and average 59 wagons for each rack. This position is relied upon.
- (iii) The tariff guidelines of 2008 prescribes a norm of 70% as the optimal utilisation factor. The port has, however, stated that there are no Port holidays for railway operations except for one day in a month for maintenance and hence the optimal capacity for cargo evacuation is assessed by the port for a total of 353 working days in a year (365 days – 12 days for maintenance)
- (iv) Citing that availability of rake is constraint in MOPT and based on present availability of a rakes/day with commencement of in motion wagon loading, the port has assessed the optimal cargo evacuation capacity at 12,70,800MT (i.e. 4000

tonnes/rakes * 9 rakes/day * 353 days) The port has stated that evacuation capacity could increase with the availability of additional rakes at the existing loading capacity of In Motion Wagon Loading System and also when the doubling of the railway lines which is in pipeline is completed. On these two accounts, the MOPT expects additional 3 to 5 rakes per day will be available in next 5 five years amounting to a total handling of 12 to 14 rakes per day. Citing this, the port has while assessing the optimal capacity at 12.71 MTPA for 9 rakes per day. The MOPT has also furnished the optimal cargo evacuation capacity at 16.944 MTPA if 12 rakes/day are available and 19.768 MTPA if 14 rakes per are available. This increased optimal capacity are furnished by the MOPT to justify the need to review to reference tariff after five years. But, for the current exercise for reference tariff determination, the port has considered the optimal cargo evacuation capacity at 12,70,800 MT.

- (v) As stated earlier, the upfront tariff guidelines of 2008 do not prescribe any norms for cargo evacuation capacity. Hence, the approach and the basis adopted by the MOPT for arriving at the optimal cargo evacuation capacity of the Coal terminal at berth Nos. 6 and 7 is relied upon. Thus, the cargo evacuation capacity as assessed by the MOPT at 12.71 MTPA is relied upon.

(c) **Optimal Terminal Capacity:**

The lower of the two capacities comes to 12.71 MTPA. It is relevant to state that 12.71 MTPA is the total optimal capacity of berth nos 6 and 7 including panamax vessel, capsize and mini capsize vessel. The port has segregated total optimal capacity of 12.71 MTPA between two berths at 9.50 MTPA for berth no 6 and 3.21 MTPA for berth No. 7. It is understood from the port officials that this segregation is based on the coal traffic presently handled at SWPL and expected to be handled at the SWPL and the remaining optimal capacity is allocated to berth No. 7. In the absence any basis made available by SWPL for this segregation, the optimal capacity segregated by MOPT between the two berths is relied upon. Since the benefit of deepening is expected to benefit vessels above 60,000 GRT, the port has excluded the share of panamax vessel from the total optimal capacity for determination of reference tariff.

For this purpose, the MOPT has excluded 10% of the optimal capacity which pertains to share of panamax vessel and finally considered 90% of the optimal capacity pertaining to cape size/mini cape size vessel (i.e. $12.71 \text{ MTPA} * 90\%$) = 11.44 MTPA. Following the above approach the optimal capacity of vessels at berth No 6 is also adjusted by the MOPT at 8.55 MTPA for berth No 6 i.e. 90% of 9.80 MTPA and 2.89 MTPA for berth No. 7 at 90% of 3.21 MTPA to consider only the optimal capacity of cape size vessel for berth No. 6 and mini cape size vessel for berth No. 7. As stated earlier for fixation of reference tariff the total optimal capacity assessed by MOPT at 11.44 MTPA and segregation between the two berths at 8.55 MTPA for berth No 6 and 2.89 MTPA for berth No 7 as furnished by MOPT is relied upon and considered.

(vii) **Capital Cost:**

- (a) The capital cost estimated by the MOPT comprises of mobilisation cost, demobilization cost and capital dredging cost. As stated earlier there are no norms prescribed in the tariff guidelines of 2008 for determination of reference tariff for deepening of inner and outer channel and this is the first experiment in the Major Port Trusts in India to go under PPP model. In the absence of any norms for this kind of project the list of items included in the capital cost are considered as estimated by the MOPT.

The port has adopted unit rate of ₹170/- per cum for estimating capital dredging of soil and ₹1800/- per cum for capital dredging of rock.

- (b) The quantum of capital dredging estimated by the MOPT at 14.775 million cum of soil and 0.125 million cum of rock in its revised proposal dated 4 February, 2015 is reportedly based on the information received from Central Water and Power Resources Station (CWPRS), which is relied upon.
- (c) One of the prospective bidders M/s Mercator Limited (ML) has stated that the unit rate considered by MOPT for capital dredging of rock at ₹1,800 per cum is too low. The present unit rate is in the range of ₹5,000 to ₹8,000 per cum as per ML. The other prospective BOT operator M/s. Dharti Dredging and Infrastructure limited (DDIL) has also made similar observation that the unit rate for capital dredging is not less than 4000/- per cum. Both the

ML and DDIL have requested MOPT to relook the capital dredging cost. ML has also stated that demobilisation cost should normally be 50% of mobilization cost i.e. 50% of ₹25 crores instead of around 10% of mobilization cost i.e. ₹2.70 crores considered by the port.

In view of the above submissions made by prospective bidders, at our request ML has furnished documentary evidence in support of the unit rate for dredging rock at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), Mumbai Port Trust (MBPT) and Visakhapatnam Port Trust (VPT) which was shared with the MOPT to examine the same. The MOPT after examining the documentary evidence furnished by the ML in form of dredging contract at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) has stated that at JNPT, the service provider was required to carry out drilling and blasting of the rock and then dredging of the same. As per MOPT after examining the documentary evidence furnished by ML, the total cost of drilling and blasting of the rock is ₹2285.14 per cum and the cost of dredging the pretreated rock is ₹1543.36/-per cum. The MOPT has stated that even the dredging project at MBPT involves pre-treatment of the rock with drilling and blasting and hence the rate is high. In the case of MOPT, however, the port has reported that the rock is a highly weathered rock and does not require drilling and blasting and is confident that the unit rate of ₹1800/-per cum adopted by it for estimating the capital cost of dredging rock is reasonable. The port has further justified that it has adopted the rates quoted by a prominent dredging company working at Jaigarh Port which is about 200 kms. from MOPT and dredge depths to be achieved and the length of the channel at Jaigarh is also comparable to its project. The MOPT has also furnished a copy of the negotiated rate of ₹170/- per cum for dredging soil and ₹1800/- for dredging rock obtained by it from Jaigarh Port which has been adopted by the port for the project. Since the MOPT is confident of the unit rate adopted by it and has emphasized that the rate adopted by the port is reasonable which is also justified with documentary evidence, capital cost as estimated by the port is relied upon and considered in this analysis.

- (d) The port has considered miscellaneous capital cost at 5% of the total capital cost which is as per the norms prescribed in the 2008 guidelines.
- (e) The total capital cost is considered at ₹316.45 crores at the level estimated by the MOPT
- (f) Return on capital employed is estimated at 16% of the estimated capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.

(viii) **Operating Cost:**

The operating cost estimated by the MOPT includes maintenance dredging cost, depreciation and insurance. In the absence of any specific norms for fixation of reference tariff for channel dredging prospect, it is seen that, the MOPT has adopted the norms prescribed in the 2008 guidelines for fixation of berth hire charge for the purpose of estimating the operating cost this project. The estimation of operating cost is discussed hereunder:

- (a) The MOPT has stated that after commencement of this project, the PPP operator would be responsible for the maintenance dredging of the inner and outer channels and the berths 5, 6 & 7. Considering the quantum of maintenance dredging at 70% of 6 million cum i.e. 4.2. million cum and applying unit rate of ₹90 per cum, the MOPT has estimated maintenance dredging cost at ₹37.80 crores per annum.

The upfront tariff guidelines prescribe norm of 1% of the capital cost of construction of berth and cost of dredging carried out alongside the berth for estimating the operating cost for berthing services. When requested the port to justify the estimation of maintenance dredging cost at level higher than the prescribed norm, the port has clarified that the norm of 1% prescribed in the 2008 guidelines is for maintenance of the berth dredging alongside the berth. The port has argued that usually the cost of dredging alongside the berth is insignificant. But in contrast, its current PPP project is totally about dredging itself and does not involve any civil construction. The port has justified that the actual dredging costs incurred by the Port during 2013-14 and 2014-15 are ₹24.59 crores and ₹27.92 crores respectively, and that too for maintaining the depth at (-)14.10 mtrs. The current proposal envisages the operator to maintain the depth at 19.50mtrs. at the inner channel and 19.80mtrs. at outer channel which forms the basis for performance standards. The clarification furnished by the port is taken into account.

- (b) The quantum of silt to be dredged considered by the MOPT for estimating the maintenance dredging cost is 70% of 6 million cum i.e. 4.2. million cum. The ML has pointed out that siltation quantum may vary from the level assumed by MOPT and has requested to keep a cap

on the maintenance dredging quantity and devise a mechanism that if the quantity of silt to be dredged is found less than the cap, then the Bidder will pass on the benefit to port and if it found to be more, port will have to compensate the Bidder for the additional cost towards maintenance dredging. The port has not proposed any modification on this item in its revised proposal of February, 2014. The MOPT has clarified that the total quantum of 6 million cum of silt to be dredged is based on the study conducted by Central Water and Power Research Station (CWPRS) based on the current siltation at the port. The port envisages the PPP operator to dredge 70% of total maintenance dredging quantity of 6 million cum for maintaining the depth at inner and outer channel at the minimum level prescribed in the performance standards and berth Nos. 5, 6 and 7 and the remaining 30% of maintenance dredging quantum will reportedly be undertaken by the port pertaining to port's owned berth. The port is confident that based on its past experience siltation quantum predicted by CWPRS are reliable. In view of the above position brought out by MOPT, this Authority decides to go ahead with the estimation furnished by the port for this cost item.

- (c) The unit rate of maintenance dredging cost is estimated at ₹90/- per cum. The port has justified the said unit rate on the ground that it is the rate quoted by the contractor for the Port's recent maintenance dredging contract and hence is relied upon. As regards the point made by ML that the unit rate of ₹90 will vary in future due to fluctuation in fuel price, it is relevant to state that as per the 2013 guidelines the reference tariff approved by this Authority is subject to annual indexation at 60% of the WPI which should take care of the inflation in the fuel cost pointed out by ML.
- (d) In view of the position brought out at para (a) to (c) above, the maintenance dredging cost of ₹37.80 lakhs as estimated by the MOPT is relied upon and considered.
- (e) The MOPT has estimated insurance cost at 1% of the total capital cost and has also estimated depreciation on the total capital cost. In this regard it is relevant to state that although the tariff guidelines of 2008 restricts the operating cost at 1% of the berth cost and dredging for arriving at the berth hire charges, it cannot be denied that any the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear & tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire for other Major Port Trusts including coal terminal at the MOPT, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation was considered by this Authority to assess the annual revenue requirement from berthing services at other Major Port Trusts.

In view of the position explained above, the approach adopted by the MOPT of applying the norm for estimating insurance cost at 1% and depreciation on the capital cost is considered in this case also while estimating the operating cost.

As regards depreciation, the MOPT in its revised proposal has considered depreciation @ of 3.17% reportedly based on the rates applicable as per Companies Act, 2013 under straight line Method. It is relevant to state here that in other cases, the depreciation has been considered @ 3.34%. Since the depreciation rate considered by MOPT @ 3.17% is very much closer to 3.34% considered in other cases and also recognizing the fact that it is not likely to have any significant impact on the reference tariff computation, the depreciation is retained at the level estimated by the MOPT.

- (f) Based on the above analysis, the total operating cost for Channel Deepening Project is considered at ₹51 crores as estimated by the MOPT.
- (ix) The total Annual Revenue Requirement (ARR) of this project estimated by the MOPT is ₹101.62 crores which is an aggregate of 16% return on the capital cost estimated at ₹50.63 crores and operating cost of ₹51 crores. The ARR as estimated by the MOPT is considered subject to some minor change due to totaling which comes to ₹101.63 lakhs instead of ₹101.62 lakhs estimated by the MOPT.
- (x) The statement for fixing upfront tariff as submitted by the MOPT and considered by this Authority along with detailed calculation for arriving at the rate in line with the above analysis is attached as **Annex-I**.
- (xi) The entire estimated revenue requirement is proposed to be recovered from the dredging levy. The port has proposed the dredging levy on per GRT basis to recover the entire estimated ARR. For this purpose, it has assumed the parcel size of cape size and mini cape size vessel at 1,85,000 tonnes and 1,20,000 tonnes respectively and average GRT of this two categories of vessel is assumed at 1,11,000 GRT and 72,000 GRT respectively. The port has confirmed that the vessel parameters adopted by it

is based on the feedback obtained by it from vessel agents and other sources. The vessel parameters adopted by the MOPT are relied upon.

For arriving at the rate, the port has arrived at number of cape size vessels for berth No. 6 and mini cape size vessel at berth No. 7 at 46 and 24 respectively considering the optimal capacity of 8.55 MTPA for berth No. 6 and optimal capacity of coal cargo by mini capesize vessels at 2.89 MTPA for berth No. 7 and dividing it by the average parcel size of the two categories of vessels.

The port has in the revised proposal of 4 February, 2014 proposed dredging levy in two tier slabs viz. vessels of 60,000 GRT to 75,000 GRT and vessel above 75,000 GRT. As explained earlier, the port has justified the reasons for proposing concessional rate i.e. concession of 25% for the first slab as compared to the rate for the second slab i.e. above 75,000 GRT so as to encourage the handling of mini cape size vessels at berth No. 7. In short, this means the rate for the first slab is arrived at 75% of the rate for the second slab. Based on the revised proposal of the MOPT and the approach explained by the port, a working is done to show the detailed calculation for the proposed rate arrived by the MOPT and considered by this Authority which forms as part of **Annex-I**.

Normally vessel related charges for foreign going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the exchange rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff order. This Authority, however, while finalising the upfront berth hire/reference berth hire at other major port trusts has already decided to approve the upfront berth hire charge in Rupee terms only for the stated reasons. Hence the current proposal of the MOPT proposing dredging levy proposed in rupee terms is approved by this Authority.

Based on the above analysis, rate proposed by the MOPT for dredging levy at ₹119.05 per GRT for vessels of 60,001 to 75,000 GRT and ₹158.73 per GRT for vessels of 75,001 GRT and above for a foreign going vessel is approved. The port has also proposed rate for coastal vessel at 60% of the rate prescribed for its foreign counter part. The rate proposed for coastal vessel is 71.43 per GRT for vessels of 60,001 to 75,000 GRT and ₹. 95.24 per GRT for vessels of 75,001 GRT and above. The revenue impact of concession rates for coastal vessel is, however, not considered while arriving at the proposed concessional tariff for coastal vessel. Since the port has reported that only foreign-going vessel will avail the benefit of the proposed project, prescribing concession rate to coastal cargo/vessel will not have any impact on the revenue realization and hence concessional rate is prescribed for coastal category as proposed by the MOPT in line with the Government policy in this regard.

- (xii) The MOPT has sought review of the proposed reference tariff after five years for two vital reasons. As already brought out in the earlier paragraphs, the reference tariff in this exercise is determined based on the coal vessels at berth no 6 and 7 presently likely to avail the benefit of deepening of the inner and outer channel dredging as per the port. The MOPT has, however, strongly viewed that there can be other PPP projects which may benefit in future due to this capital dredging project. Moreover, the iron ore vessels handled at existing berth no 9 by the MOPT and other existing port berths, Mooring Dolphins and Outer Anchorage which are presently excluded from the purview of reference tariff fixed for this project may avail benefit of this deepening project if these berths are deepened in future during the project period. Another important factor is the optimal capacity of 12.71 MTPA considered for reference tariff fixation is based on availability of 9 rakes per day which is a major constraint as reported by the port. The MOPT has itself assessed the optimal capacity to increase to 16.94 million tonnes and 19.77 million tonnes if number of rake availability is increased to 12 and 14 rakes per day respectively due to railways increasing the rakes and with doubling of railway lines by the South Western Railways (SWR) which has already commenced phase I of the project as reported by the MOPT. The port is of the view that if the reference tariff is not reviewed after 5 years, it may result in the PPP operator making windfall gains. It is relevant to state here the tariff guidelines of 2013 as well as 2008 do not provide for any review of the tariff fixed by this Authority due to change in the project profile during the project period. In the instant case, however, the port has highlighted the two areas of uncertainty in the project which cannot be predicted at this stage which may have a significant impact on the reference tariff now determined and may result in windfall gain to the operator as pointed by the MOPT if not reviewed after five years. That being so, the proposal of the port seeking review of the reference tariff after five years merits consideration. Therefore, the reference tariff approved by this Authority in this Order will be reviewed at any point of time when the average number of rakes increases beyond 9 rakes per day on an average in a year or if any other berths other than berth Nos. 5, 6 and 7 avail the benefit of this deepening project or after five years from the date of notification of this Order whichever is earlier. The MOPT should make it abundantly clear in the bid document at the time of bidding stage itself to all the prospective bidders as well as in the Concession Agreement that the reference tariff approved by this Authority in this order will be reviewed when the average number of rakes provided by the railways increases beyond 9 rakes per day on an average in a year or if any berths other than berth Nos. 5, 6 and 7 avail

the benefit of this deepening project or after five years from the date of notification of this Order approved by this Authority whichever is earlier. It will be the sole responsibility of the land lord port MOPT to ensure that a proposal is filed to review the reference tariff fixed now immediately when the railways increases rake availability which crosses beyond average of 9 rakes per day on an average in a year or if berths other than berth No. 5, 6 and 7 avail the benefit of this deepening project or after five years from the date of notification of this Order whichever is earlier. Incidentally, this Authority has recently in the reference tariff Order No TAMP/60/2014- KPT dated 2 January, 2014 relating to tariff fixation of Single Point Mooring at Kandla Port Trust has also allowed review of the reference tariff approved by this Authority as proposed by the KPT in view of some uncertainty envisaged in that project as well.

- (xiii) The MOPT has proposed note under the dredging levy schedule stating that the two GRT slabs prescribed in the schedule pertain to size of vessel and are to be applied on the total GRT of the vessel and not on incremental basis. The proposed note is also found to be in order and hence is prescribed in the reference tariff schedule as proposed by the port.
- (xiv) The MOPT has proposed another note that the proposed dredging levy shall be applicable for vessels calling at berths 5,6 & 7 and not for those at the existing berths, Mooring Dolphins and Outer Anchorage. The berth no 5 is added in this note perhaps only because cape size vessels calling berth no 6 will partly occupy berth no 5 also. The proposed note is also found to be in order and hence is prescribed in the reference tariff schedule as proposed by the port.
- (xv) The MOPT had earlier proposed note (3) stating that the dredging levy prescribed in the reference tariff schedule shall be applicable for vessels calling at the existing berths, Mooring Dolphins and Outer Anchorage as and when these are deepened, modernised, rebuilt, strengthened or refurbished. Subsequently, it has requested to modify the proposed note slightly to state that the levy shall also be applicable to any new berths coming up in future and also to the existing berths if deepened. The revised note proposed by the MOPT is found to be in line with its current proposal and hence is prescribed in the reference tariff schedule as proposed by the port.
- (xvi) Apart from the three notes proposed by the MOPT, one more note is prescribed in the Reference tariff schedule stating that the reference tariff approved in the Scale of Rates will be reviewed by this Authority if the average number of rakes provided by the railways increases beyond 9 rakes per day on an average in a year or if any berths other than berth Nos. 5, 6 and 7 avail the benefit of this deepening project or after five years from the date of notification of this Order approved by this Authority whichever is earlier.
- (xvii) The MOPT has only proposed three notes under the schedule relating to the dredging levy. The draft proposed Scale of Rates forwarded by the MOPT is not complete to the extent that it does not prescribe the definitions and general terms and conditions which are uniformly prescribed in the Reference Tariff/upfront tariff schedule Scale of Rates for the other PPP projects. That being so, the definition of common terms like foreign going vessel and coastal vessel and the relevant general terms and conditionalities like the status of vessel, interest on delayed payments, rounding off the bills to next higher rupee, vessel related charges for coastal vessel shall not to exceed 60% of the rates for foreign going vessel, the rates prescribed by this Authority are ceiling rates and users not required to pay charges for delay beyond reasonable time attributable to the operator as prescribed in the reference tariff schedule approved for multipurpose cargo terminal at MOPT vide Order No TAMP/21/2014-MOPT dated 30 September, 2014 are prescribed in the Reference tariff Schedule for the subject proposal as well.
- (xviii) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

Initially the MOPT stated that performance standards are not applicable for this project. On highlighting the provisions of Clause 2.2 of the 2013 guidelines, the MOPT has proposed performance standard. The port had in its revised proposal dated 4 February, 2014 proposed performance standard with reference to the depth to be maintained at the inner channel in the range of (-)19.50 M to (-)19.80 M and outer channel in the range of (-)19.80 M to (-)20.10 M. One of the prospective BOT operators SWPL has pointed out it will be difficult to maintain the proposed draft due to siltation during the monsoon and hence there should be allowance for depth reduction during monsoon. In view of the above point made by the SWPL, the MOPT has modified the performance standards and proposed the depth to be maintained at the inner channel and outer channel at minimum of (-)19.50 mtrs and (-)19.80 mtrs respectively. It has also proposed a note stating that the depths to be maintained are immediately after completion of the maintenance dredging every year apparently to address the

concern raised by the SWPL. The revised proposed performance standards with the proposed note is approved as proposed by the MOPT.

- (xix) The MOPT has also not proposed a general note relating to indexation factor for automatic adjustment every year giving the base WPI to be considered for such indexation. Since the cost estimates considered in the reference tariff calculation are based on the market rate pertaining to the year 2014, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January, 2014. A suitable note in this regard is incorporated in the reference tariff schedule.

14.1. Subject to above analysis, the Reference Tariff Schedule and the Performance Standards as proposed by the port are attached as **Annex-II** and **Annex-III** respectively.

14.2. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for deepening of the inner and outer channel approach channel in Mormugao Port Trust and notify it along with the Performance Standards.

14.3. The MOPT to ensure that a proposal is filed to review the reference tariff fixed now immediately when the railways increases rake availability beyond 9 rakes per day on an average in a year or if berths other than berth No. 6 and 7 and any other PPP project are deepened so as to avail the benefit of this deepening project

14.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the MOPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Project.

14.5. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap) The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

14.6. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation, as the case may be.

14.7. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the MOPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

14.8. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

14.9. After considering the views of the MOPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

14.10. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

14.11. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

14.12. As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to

the Mormugao Port Trust. The Mormugao Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

14.13. As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

14.14. As stipulated in clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, the PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on vessel traffic, ship berth day output as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

14.15. As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from the PPP operator about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

14.16. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

14.17. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

14.18. The actual performance of the operator will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the MOPT. If any action is to be taken against the operator, the MOPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./143/2014(354)]

ANNEX - I

COST STATEMENT FOR FIXATION OF REFERENCE TARIFF FOR CHARGING DREDGING LEVY FOR DEEPENING OF THE APPROACH CHANNEL FOR CAPE SIZE AND MINI CAPE SIZE VESSELS UNDER PPP MODE AT MORMUGAO PORT TRUST				
Sr. No	Particulars	Estimates in Ist Proposal of MOPT dated 23.12.2014	Estimates in IInd Proposal of MOPT dated 4.2.2015	Estimates considered by TAMP
I	<u>Optimal capacity</u>			
(i)	<u>Optimal Capacity</u>			
(a)	<u>Values for detemining the optimal capacity based on handling rate of coal (at Berth Nos. 6 and 7) as furnished by MOPT</u>			
	(i) Berth No.6:			
	(a) Capesize	Optimal capacity not assessed by MOPT. The proposal of the Port mentioned that it is based on average per tonne rate determined for 5 years based on traffic projections.	1,14,97,500	1,14,97,500
			(90% share * 50000 unloading rate in tonnes/day * 70% * 365days)	(90% share * 50000 unloading rate in tonnes/day * 70% * 365days)
	(b) Panamax		8,94,250	8,94,250
			(10% share * 35000 unloading rate in tonnes/day * 70% * 365days)	(10% share * 35000 unloading rate in tonnes/day * 70% * 365days)
	Total Optimal Capacity of coal handling at Berth No.6 (tonnes/annum)		1,23,91,750	1,23,91,750
	(ii) Berth No.7:			
	(a) Mini Capesize		80,48,250	80,48,250
			(90% share * 35000 unloading rate in tonnes/day * 70% * 365days)	(90% share * 35000 unloading rate in tonnes/day * 70% * 365days)
	(b) Panamax		8,94,250	8,94,250
			(10% share * 35000 unloading rate in tonnes/day * 70% * 365days)	(10% share * 35000 unloading rate in tonnes/day * 70% * 365days)
	Total Optimal Capacity of coal handling at Berth No.7 (tonnes/annum)	--	89,42,500	89,42,500
	Total Optimal Capacity at berth Nos. 6 & 7 in tonnes/annum	--	2,13,34,250	2,13,34,250
(ii)	<u>Optimal Evacuation Capacity (For coal handled at berth Nos. 6 & 7)</u>			
	(a) If no. of rakes are 9 per day	Not assessed by the Port	1,27,08,000	1,27,08,000
			(9rakes * 4000tonnes/rake * 353 days)	(9rakes * 4000tonnes/rake * 353 days)

	(b) If no. of rakes are 12 per day		1,69,44,000	1,69,44,000
			(12rakes * 4000tonnes/rake * 353 days)	(12rakes * 4000tonnes/rake * 353 days)
	(c) If no. of rakes are 14 per day		1,97,68,000	1,97,68,000
			(14rakes * 4000tonnes/rake * 353 days)	(14rakes * 4000tonnes/rake * 353 days)
	Total Optimal Evacuation Capacity considered by MOPT as in Sr. no. (i)(a) with 9 rakes/day (in Tonnes/annum)	--	1,27,08,000	1,27,08,000
(iii)	Optimal Evacuation Capacity arrived by MOPT (in Million Tonnes/annum)	--	12.71	12.71
(iv)	Optimal Capacity considered in reference tariff computation at 90% of the total optimal capacity towards share of Capesize / Mini Capesize vessels (as given by MOPT)	--	11.44	11.44
II	<u>Capital Cost</u>			
(a)	<u>Dredging Activity</u>	Rs. In crores	Rs. In crores	Rs. In crores
(i)	Mobilization Cost	25.00	25.00	25.00
(ii)	De Mobilization Cost	2.70	2.70	2.70
(iii)	Dredging in ordinary soil	235.45	251.18	251.18
		(13.85million cum.* Rs170)	(14.775 million cum. * Rs170)	(14.775 million cum. * Rs170)
(iv)	Dredging in rock	27.00	22.50	22.50
		(0.15million cum.* Rs1800)	(0.125million cum.* Rs1800)	(0.125million cum.* Rs1800)
	Total (a+b+c+d)	290.15	301.38	301.38
(b)	Add 5% Miscellaneous Cost	14.51	15.07	15.07
	Total Capital Cost for deepening of the Project (a + b)	304.66	316.45	316.45
III	<u>Operating Cost Estimation</u>			
	(i) Maintenance Dredging Cost	37.80	37.80	37.80
		(6million cum * 70% * 90/cum)	(6million cum * 70% * 90/cum)	(6million cum * 70% * 90/cum)
	(ii) Depreciation	10.18	10.03	10.03
		(3.34% of 304.66)	(3.17% of 316.45)	(3.17% of 316.45)
	(iii) Insurance @ 1%	3.05	3.16	3.16
		(1% of 304.66)	(1% of 316.45)	(1% of 316.45)
	Total Operating Cost (i+ii+iii)	51.02	51.00	51.00
IV	<u>Annual Revenue Requirement</u>			
	-			
(a)	<u>Annual Revenue Requirement ARR</u>			
	(i) Total Operating Cost	51.02	51.00	51.00
	(ii) Return on capital Employed @ 16%	48.75	50.63	50.63
	Total Revenue requirement	99.78	101.62	101.63

Computation of Dredging levy by MOPT as per its proposal dated 4.2.2015 and considered by TAMP				
Sr. No	Particulars	Berth no. 6 for Capesize vessels	Berth no.7 for Mini Capesize vessels	Total
(i)	Optimal Capacity of Berth Nos. 6 and 7 for coal handling (as given by MOPT) (in Million Tonnes)	9.50	3.21	12.71
(ii)	Optimal Capacity of coal cargo to be handled by Capesize and Mini Capesize Vessels (as given by MOPT) (in Million Tonnes) (90% of i)	8.55	2.89	11.44
(iii)	Average DWT (Tonnes)	1,85,000	1,20,000	--
(iv)	Average GRT (Tonnes)	1,11,000	72,000	--
(v)	Average Parcel Size (Tonnes)	1,85,000	1,20,000	--
(vi)	No. of Vessels (ii/v)	46	24	70
(vii)	GRT of vessels (vi*iv)	51,06,000	17,28,000	68,34,000
(viii)	Estimated Annual Revenue Requirement	--	--	101.63
(ix)	Rate for foreign going vessels (in Rs./GRT)			
	(a) For vessels of 75001 GRT and above (as calculated in Note 1)			158.73

	(b) For vessels of 60001 to 75000 GRT (75% of ix(a))	119.05
(x)	Rate for coastal vessels (in Rs./GRT)	
	(a) For vessels of 75001 GRT and above (60% of ix(a))	95.24
	(b) For vessels of 60001 to 75000 GRT (60% of ix(b))	71.43

Note: 1

(i)	Revenue requirement (Rs. In Crores)	101.63
(ii)	GRT of Berth no.6	51,06,000
(iii)	GRT of Berth no.7	17,28,000
(iv)	Total GRT	68,34,000
(v)	$5106000x + 1728000 * 0.75x$	6402000x
(vi)	x i.e. rate for Berth No.6 (for foreign going vessel) (i/v)	158.73
(vii)	Rate for Berth No.7 (for foreign going vessel) (0.75 * vi)	119.05

ANNEX-II**MORMUGAO PORT TRUST****REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR CHARGING DREDGING LEVY FOR DEEPENING OF THE APPROACH CHANNEL FOR CAPE SIZE AND MINI CAPE SIZE VESSELS UNDER PPP MODE****1.2 DEFINITIONS:**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply.

- (i) “Coastal Vessel” means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii) “Foreign Vessel” means any vessel other than a coastal vessel.

1.2 GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is ‘coastal’ or ‘foreign-going’ for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii) The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (iii) Interest on delayed payments/refunds.
 - (a) The User shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b) The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
 - (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the Users, whichever is later.
 - (d) The delay in payment by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (iv) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (v)
 - (a) The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels, likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
 - (b) The operator may also, if they so desire rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in the rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.

- (c) The operator should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further charges in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rate notified by the TAMP
- (vi) Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.

2. **Dredging Levy:**

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT (₹)	
		Foreign Vessel	Coastal Vessel
1.	60001 to 75000 GRT	119.05	71.43
2.	75001 GRT & Above	158.73	95.24

Notes:

- (1) The above GRT slabs pertain to the size of the vessel. The above rates are to be applied on the total GRT of the vessel and not on incremental basis.
- (2) The above levy shall be applicable for vessels calling at berths 5, 6 & 7 and not for those at the existing berths, Mooring Dolphins and Outer Anchorage.
- (3) This levy shall also be applicable to any new berths coming up in the future and also to the existing berths if deepened.
- (4) Reference tariff prescribed above will be reviewed by the Tariff Authority for Major Ports if the average number of rakes provided by the Railways increases beyond 9 rakes per day on an average in a year or if any berths other than berth Nos 5,6 and 7 avail the benefit of this deepening project or after five years from the date of notification of the Order by the Authority whichever is earlier.

GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2014 and 1 January, of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

ANNEX-III

Performance Standards for Dredging Levy

Location	Depth to be maintained
Inner Channel	Minimum -19.50m
Outer Channel	Minimum -19.80m

Note: The depths to be maintained are immediately after completion of the maintenance dredging every year.
